

Josif Constantin Drăgan

Prin Europa

MEDITERANA,
VRAJĂ ȘI PRIMEJDIE



Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
DRĂGAN, JOSIF CONSTANTIN
Prin Europa / Josif Constantin Drăgan
București: RAO International Publishing Company, 2005
5 vol.

ISBN 973-576-832-1

Vol. 5: Mediterana, vrajă și primejdie – ISBN 973-576-830-5

821.135.1-992
913(4)(0:82-992)

RAO International Publishing Company
Grupul Editorial RAO
Str. Turda nr. 117-119, București, România

JOSIF CONSTANTIN DRĂGAN

Prin Europa
Mediterana, vrajă și primejdie

© Editura RAO International Publishing Company, 2005
pentru prezenta versiune

Tiparul executat de
R.A. „Monitorul Oficial“
București, România

2005

ISBN 973-576-830-5

În descoperirea lumii

Lumea nu se lasă ușor descoperită. Căutarea și cunoașterea au fost imboldurile dintotdeauna ale omenirii, din dorința și nevoia de a cunoaște cât mai multe, începând cu ambianța care ne înconjoară: atmosfera, spațiul terestru și spațiul maritim.

Acestea sunt cele trei medii în care omul trăiește, alături de toate celelalte forme de viață, constituind, împreună cu fauna și flora, biosul terestru.

Cel mai cunoscut mediu este cel terestru, care iese în proporție de o treime din apa mărilor. Dar nici acesta nu a fost explorat în întregime, decât în timpuri recente. Până și Europa nouă, denumită America, după numele mai puțin glorios al lui Amerigo Vespucci, a fost descoperită, cu ample urmări, abia acum 500 de ani, de către Cristofor Columb, genovezul în serviciul Spaniei, al regilor catolici (mai precis al reginei Isabela, care în castiliană înseamnă „Elisabeta“ și nu, cum cred italienii, „Isa La Bella“). În 1992, Cristofor Columb va fi sărbătorit de toate națiunile lumii, prin UNESCO, dar mai ales de italieni și spanioli, care pretind paternitatea eroului, lupta cea mai mare dându-se între fosta republică marină, Genova, și Spania, care i-a atribuit mai multe locuri de naștere, inclusiv insula Mallorca, unde există o mică localitate – Genova. Acest fenomen se repetă de multă vreme în istorie, căci toate orașele se mândresc cu personalități celebre, cum s-a întâmplat încă de acum douăzeci și șase de secole

cu Homer, căruia i s-au atribuit ca locuri de naștere șapte orașe: „... *Heptapoleis diarisousi para rizu Homerou* – Smirne, Rodos, Colofon, Chios, Argos, Athine...”

Un merit îl au maiorchinii, în acest context, căci descoperirile erau de îndată urmate de misionari creștini, catolici, în cautare de prozeliti și, deci, de suflete omenești, cum a fost călugărul franciscan Jenupero Serra, din localitatea Petra Mallorca, care a întemeiat orașul San Francisco, a cărui faimă este cunoscută în toată lumea.

Bineînțeles, America a fost descoperită cu mult înainte, încă din secolul al IX-lea, de către norvegieni, numiți în acea vreme Varegi, într-un moment de explozie demografică sau de dezvoltare deosebită a spiritului de aventură și a comerțului. Un epigrafist de seamă, neozeelandez, format în Anglia și care trăiește în America, Barry Feel, în cartea sa *America before Christ*, arată cum, în America, au descins, înainte de Hristos, celții din Irlanda și din insulele britanice, stabilindu-se în zona denumită astăzi New England și Massachusetts, cu centrul cultural al Americii, Boston. Celții au practicat schimburi cu tracii Tartesi sau Tarshish, plecați din Iberia cu cele mai mari nave ale Antichității, în mileniul I, î.Hr. De altfel, schimburi comerciale între cele două continente au existat dintotdeauna.

Căutarea, descoperirea și explorarea sunt în natura omului, care niciodată nu a trăit izolat, ca Robinson Crusoe, personaj existent doar în imaginația lui Daniel Defoe. Până la urmă, nici el nu a rămas izolat, descoperind pe insulă un alt singuratic, care nu s-a născut prin generare spontană, ci a căzut, la rândul său, din pom, ca toți oamenii, atunci când s-a împlinit vremea...

Mijloacele de transport din trecut sunt cele care au rămas până în zilele noastre: fluviile și marea. Ele au fost căile cele mai lesnicioase, ușor abordabile, căci omul trăia pe lângă fluvii, având nevoie de apă, ca bază a existenței sale.

Ceea ce a fost Nilul pentru Egipt și Eufratul, cu fratele său Tigrul, pentru Mesopotamia, au fost Dunărea și alte fluvii minore pentru Europa, cum susține marele arheolog englez Vere Gordon Childe.

De aici s-au răspândit culturile și civilizațiile țărilor mediteraneene, cu excepția insulei Creta, care a resimțit influența egipteană.

Ambianța aeriană, a cărei explorare aparține aproape în întregime secolului nostru, datorează mult fraților Wright, care au efectuat, în 1903, primul zbor cu planorul lor, echipat cu motor de explozie, lansat cu ajutorul unei catapulte, de pe o colină, pe aripile vântului, așa cum se arată în toate enciclopediile.

Primul avion adevărat, care s-a ridicat cu propriile forțe, a fost dăruit omenirii și istoriei ei, de către inginerul avocat, Traian Vuia (născut la Lugoj), care a realizat această performanță pe pista pariziană de la Montesson, la 18 martie 1906, fapt documentat în toată legea, dar ignorat de istorici. La fel avea să se întâmple și cu inventatorul avionului cu reacție, Henri Coandă, care a zburat tot la Paris pentru întâia oară, cu motor fără elice, în anul 1911.

Explorările și dezvoltarea mijloacelor de transport și de comunicare se vor intensifica în mileniul următor. Un pas important s-a făcut la data de 19 iulie 1969, prin ieșirea din spațiul gravitațional al planetei Terra și debarcarea pe Lună. Atunci, Neil Armstrong a pronunțat faimoasele cuvinte: „Un pas mic pentru om, dar un salt enorm pentru omenire”.

Ambianța cea mai apropiată și veșnic nouă, cu manifestări și descoperiri surprinzătoare, este marea, care cuprinde mai bine de două treimi din suprafața planetei și care conține forme de viață infinite, ca un laborator original, în care a luat ființă însăși viața. Reminiscenta ancestrală marină se regăsește încă în sacul amniotic, în care omul, după ce a fost conceput, se dezvoltă, urmând întreaga scară biologică. Explorarea mării este o tendință innăscută, o

revenire la origini; o simt nu numai marinarii de profesie, dar și cei care o fac din plăcere.

S-a născut astfel navigația de agrement, în toate mărilor lumii, și există milioane de amatori care o practică.

Ce oferă marea?

În primul rând, spectacolul imensității în spațiu deschis, când nu se mai zăresc orizonturi terestre, iar cerul și norii se îmbină cu apa, prilejuind emoții de nedescris, fie dimineata, când soarele răsare din ape, ca Neptun și Vulcan, încălzind atmosfera, pornind vânturile și provocând valurile, fie în amurg, când văpaia soarelui se stinge într-un evantai de culori. Atunci, discul incandescent al astrului dător de viață, cu dimensiuni mărite, ia forma unui pentagon uriaș, scufundându-se în ape.

În al doilea rând, cunoașterea directă a forțelor naturii, sub formă de căldură, vânt și valuri. Soarele încălzește atmosfera, iar diferența de temperatură între diversele zone provoacă vânturile, a căror intensitate este măsurată convențional, după scara Beaufort, împărțită în 12 grade. La rândul lor, vânturile cauzează valurile, iar acestea sunt măsurate după înălțimea lor, în 9 grade. Gradul 9 al mării, corespunzător uraganului, numit de marinarii englezi *guel*, reprezintă descătușarea supremă a forțelor naturii, urgia lui Dumnezeu.

Navigația comercială și cea de agrement sunt controlate de autoritățile portuare din toată lumea, care nu permit ieșirea în larg în condiții nefavorabile, totul fiind raportat la dimensiunile vaselor. Numai remorcherele de salvare și vasele militare își pot îndeplini misiunea în orice condiții.

Iahturile de dimensiuni „umane“, unde proprietarul îndeplinește rolul de comandant, nu sunt lăsate să iasă din porturi când marea depășește forța 4 sau 5. Când furtunile le surprind în larg, ele nu mai au nevoie de nici o autorizație... Singura „îndatorire“ este de a ieși cât mai ușor și mai repede la liman! Până la limita siguranței,

navigația este un farmec, o plăcere, aceea de a stăpâni marea, planeta, dar peste această limită, plăcerea poate deveni primejdie.

Mediterrana, mai mult decât Oceanul Atlantic, oferă din plin aceste două alternative: farmecul și primejdia!

În această narațiune vrem să arătăm că a rămas vie dorința de explorare, căci de noi descoperiri geografice nu mai poate fi vorba, deși există mici golfuri, numite și cale, utile pentru refugiu, care sunt ignorate de hărțile maritime. Și este firesc, fiindcă navigația comercială leagă porturile mari ale lumii, fără a se opri de-a lungul țărmurilor.

Pentru navigația nocturnă, atât comercială cât și de agrement, importante sunt farurile, care indică punctele terestre extreme. Fiecare far are limbajul său, în funcție de numărul de fascicule luminoase pe care le emite. Denumirea lor se regăsește în cartea farurilor și în portulane, manuale ce descriu coastele maritime, porturile cu caracteristicile lor și cheiurile, dând indicații asupra modalităților de acces și acostare.

Descoperirea calelor de refugiu sau de desfătare este apanajul navigației de agrement și, deseori, denumirea acestora este legată de evenimente sau amintiri petrecute în locurile respective.

Ce mai oferă marea?

Pescuitul, sub diferitele sale forme, existente din Antichitate și mereu perfecționate, deoarece peștii învață unde este pericolul și nu se mai lasă atrași de cele mai gustoase nade. De circa patruzeci de ani s-a introdus în Europa și în America pescuitul sub apă, cu puști cu arc, cu aer comprimat sau cu elastice, ultimele dovedite a fi și cele mai practice. În Oceanul Pacific, polinezienii vânează de milenii cu arcul sub apă, atunci când refluxul nu lasă pești suficienți, rămași captivi în gropile barierei coraliere, iar câinii bătrânilor pescari nu izbutesc să-i înșface.

Cel care a realizat cu succes și a propagat sistemul pescuitului subacvatic a fost un oarecare austriac, Hans Haas, care, în faimoasa lui carte, a scos în relief frumusețile mărilor tropicale și

coloritul peștilor exotici, împreună cu tehnica capturării lor. La răspândirea acestui sport, au ajutat mult fotografia și filmatul submarin. O întreagă literatură, cărți, reviste și pelicule fac publicitate instrumentelor din ce în ce mai sofisticate, ajungându-se la utilizarea ecosondelor pentru identificarea și urmărirea bancurilor de pești. Funcționarea acestora, ca și a radarului, se bazează pe principiile sonicității, știință întemeiată de Gogu Constantinescu.

Meritul unei cunoașteri mai profunde a mărilor îi revine francezului Jacques Yves Cousteau. El a folosit și un submarin de mare adâncime, așa-numitul batiscaf *Trieste*, construit în Italia, de către elvețianul Picard. Acest batiscaf poate să coboare până la 11 000 de metri sub apă, adâncimea maximă din Gropile Mari-ane, putând suporta o presiune de 1 100 de atmosfere.

Toate aceste obiective nu au fost și nici nu sunt printre preocupările noastre! Explorarea și aventura le-am limitat la Marea Mediterană, din care face parte și Marea Neagră, precum și Dunărea, născută acum un milion de ani.

Acesta este conținutul cărții de față, pe care o vom prezenta în două volume, cu materialul documentar de rigoare, inclusiv fotografiile inedite ale naufragiului iahtului *Banat*, în golful Lion, petrecut în plină noapte, pe o mare având forța șase.

Naufragiul

Din jurnalul de bord al iahtului *Banat*:

Duminică, 6 iulie 1969, golful Las Rosas.

Via, vamos! – ordonă armatorul-comandant al vasului, în două limbi, una a echipajului, cealaltă a locurilor. Ruta o trasase din timpul zilei, din golful Las Rosas, din Spania, cu destinația Cap Benat, în Sudul Franței, douăsprezece ore de navigație, cu o viteză de 12 noduri, pe o distanță de 144 mile maritime.

Ordinul de plecare se execută la orele 20 fix. Cina urmează să fie servită în marele salon, în cursul navigării. Cu tot vântul de apus, forța Beaufort 3/4 și marea în pupa, cu forța 2, stabilizatoarele giroscopice moderne asigurau vasului liniștea necesară pentru o cină duminicală cu oaspeții simandicoși de la bord. Ca de obicei, masa se servea la orele 21, după programul spaniol, introdus și la bord, iar prânzul la orele 14. În felul acesta, echipajul putea să mănânce cu o oră înainte, câtă vreme oaspeții își prelungeau liniștiți programul de soare și de băi în mare, în locurile de popas cunoscute și, mai ales, în cele mai puțin cunoscute și accesibile adeseori numai dinspre mare. Avantajele unei plaje puțin bătute și a apelor nepoluate, păstrându-și claritatea și culoarea albastră-azurie pe fundul de nisip sau albastru-cerneală în zonele stâncoase și cu vegetație marină, culoare ce poate fi numită și albastru de Voroneț, erau fără preț, iar întoarcerea în

sânul naturii genuine compensa înaltul cost al unui vas turistic de 36 de metri, ca și întreținerea sa cu un echipaj de opt persoane.

În acel moment, oaspeții la bord erau numai trei: armatorul, soția sa Teresa și o bătrână doamnă franțuzoaică, de o vârstă enigmatică, pretinsă membră a societății bune pariziene și cunoscută – după spusele sale – de Pompidour, președintele Franței, ambii având case într-un sat din Auvergne. Ceilalți oaspeți, adică cele două mame și soacre, ale armatorului și soției sale, trebuiau să fie imbarcate la Nisa, unde urmau să sosească cu trenul de la Milano. Era așteptat și Valéry Giscard d'Estaing, pe atunci ministru de Finanțe, căruia tatăl său, Edmond, îi arătase fotografia vasului, vizitat de el la Palma de Mallorca și care râvnea să ajungă pe mare, poate din Corsica, poate din Italia, până la Pilos, în Pelopones, unde poseda niște terenuri cu plaje, intenționând să-și facă în „Achaia“ o reședință estivală.

Ziua de duminică, plină de soarele arzător al verii spaniole, a fost petrecută pe plajele golfului și localității Rosas, amplu deschisă către sud-est, dar totuși suficient de protejată de vântul de Ponente, adică de apus. Iahtul fusese ancorat către centrul Bahiei Rosas, într-un loc cu fund de nisip, în care fierul ancorei se împlântă bine, iar greutatea lanțului lăsat din abundență pironește vasul în loc, fără griji pentru căpitan. Sosisem punctual, la ora 8 dimineata, cum fusese programat. Până la 11, au fost ore de odihnă pentru toată lumea: pentru timonierii cu schimbul și căpitanul care-i supraveghea, ca și pentru mecanicul care se ocupase de navigație în timpul nopții. Marinarii și musul lor, de șaisprezece ani, au început să spele puntea și sarea de pe parapete și hublouri. La aceste îndeletniciri cotidiene – căci puntea trebuie să fie zilnic umezită și curată – se mai adăugau și coborârea în apă a *Zodiacului* de cauciuc, pentru legătura cu țărmul și, uneori, a bărcii cu motor, din lemn de acaju, frumos lustruit, care reprezenta cartea de vizită a armatorului, pentru descinderile la cheiuri. Personalul destinat serviciilor la bord, alcătuit din

bucătar, valet și cameristă, după ce se odihnisese toată noaptea, își începea munca de pregătire a micului dejun, de aerisire a salonului și aranjare a fotoliilor, de curățare a covoarelor persane și îndepărtare a prafului de pe mobile și tablouri. S-ar crede că, voiajând pe ape, după dictonul românesc „Dunăre, Dunăre, drum fără pulbere“, vasele ar fi scutite de praf. În realitate, lucrurile stau altfel, căci nu se știe de unde – de la fumul motoarelor, în porturi și în apropierea țărmului, de pe plaje – praful pătrunde peste tot, de parcă ar sosi din cosmos sau, mai sigur, purtat de înaltele vânturi africane, care transportă, la sute de kilometri, mesaje ale deșertului. Uneori navele sunt de-a dreptul pictate în nuanțele rozalii ale pământului african, mai ales dacă sunt stropite de valuri sau de ploaie, devenind pestrițe ca găinușele originare tocmai din acest continent, motiv pentru care italienii le numesc *faraoane*.

Bineînțeles, prima datorie a bucătarului este de a servi micul dejun echipajului, care, de obicei, se poate denumi „marele dejun“, căci nu se limitează la un simplu ceai sau la o cafea cu lapte, ci este îngreunat de alimente consistente. Totul este precedat, desigur, de cafeluța matinală, fără de care nu se poate începe ziua la bord și nici încheia o navigație nocturnă. Acest ceremonial nu este tainic, căci parfumul de dimineață al cafelei fierbinți tămâiază întregul vas, în mod cât se poate de plăcut. Adesea stimulează și pe armator sau pe oaspeți, pentru a se trezi mai bine.

Viața la bord a oaspeților începe între orele 9 și 11, căci croazieră înseamnă, în primul rând, odihnă și somn excesiv. Natural, și alimentația abundentă face parte din program, pentru compensarea caloriilor care se pierd în contactul cu apa, la înot sau prin transpirația produsă de razele arzătoare ale soarelui, fie pe puntea vasului, în așa-zisul solarium de deasupra timoneriei, loc întărcuit pentru „soarele integral“ sau pe plajă, cu același efect puternic, din cauza reflexelor din valuri. Înotul este cel mai bun și mai complet sport, dar nu este practicat suficient, căci,

după un sfert de oră, cei mai mulți revin la bord, fără a fi cheltuit prea multe calorii. S-ar crede că plimbările pe țărm sau în micile localități turistice, cum a fost cazul localității Las Rosas, ar absorbi mai multe calorii, pentru descleștarea mușchilor. Dar nici acestea nu sunt excesive, căci opririle la magazinele cu mărfurile expuse chiar în calea trecătorilor, care se împiedică de ele, fiind astfel obligați să le examineze și, eventual, să le cumpere, transformă plimbarea indispensabilă sănătății într-o serie de popasuri și halte de ajustare și de gândire la ce-ar putea servi și dacă ar fi folosite vreodată obiectele destinate, în primul rând, să producă plăcerea de a fi cumpărate. Bilanțul final este că se acumulează mai multe calorii decât se cheltuiesc și rezultatele devin vizibile: acumulări în părțile cele mai puțin dorite. Numai pescuitul sub apă cere multe energii și o oră de imersiune absoarbe atâtea forțe, încât pielea mâinilor se încrețește și corpul se răcește, urmând să fie reîncălzit la soare, pe o durată egală cu scufundarea și înotul. Acest sport provoacă apoi un apetit mărit, ceea ce face, uneori, nu numai să se echilibreze balanța kilogramelor, ci să fie depășită, ajungându-se la greutatea tuturor celorlalți oaspeți de la bord.

În dimineața acelei duminici de 6 iulie 1969, activitatea oaspeților s-a redus la o expunere la soare de circa trei ore, cu imersiuni intermitente pentru recăpătarea tensiunii normale, pe care, în genere, soarele o reduce. Apa mării, oricât de caldă ar fi în aceste părți ale Mediteranei (între 24 și 26 de grade la sfârșit de sezon), învigoarează corpul placid, moleșit de soare. În plus, corpul ud at de apa sărată se bronzază mai repede. Mă plimbam pe plaja întinsă și relativ puțin frecventată pe atunci, formată dintr-un nisip cu componente rozalii de porfir măcinat sau poate de coral, corespunzând astfel numelui atât de potrivit al *localității trandafirilor*, căci aceasta înseamnă Las Rosas. Roze nu am văzut în apropierea plajei, dar am simțit un parfum asemănător, în aerul proaspăt al dimineții. Un coronament de arbori, între care și palmieri adaptați aerului sărat al mării, încingea tot golful, apărându-l oarecum de

izurile industriale sau de gazele mașinilor și autobuzelor, deși, în acea epocă, circulația nu era atât de febrilă ca astăzi.

Zodiacul gri-albăstrui ne-a readus la iaht, îngândurați de problemele financiare pe care, cu multă măiestrie și strategie, doamna Jeanne Voilier le pune, fără a avea însă aerul că ar fi strâmtorată, ci, mai degrabă, că ar avea în mână o bună afacere, prin vânzarea unei nude proprietăți (despre nudul său nu mai putea fi vorba, fiind de mult amortizat și mumificat), care întârzia însă să se realizeze. O finanțare intermediară din partea unui industriaș european o putea scoate la liman pentru o vreme. Răspunsul la o astfel de întrebare se lăsa așteptat și, pe ocolite, i se explica cum afacerile sunt finanțate de bănci, la care toți marii industriași și comercianți recurg, căci milioanele nu stau niciodată grămadă pe birou, cum mulți neștiutori de carte economică își închipuie, uneori cu imaginație poetică.

Cu toate acestea, apetitul nu lipsea nimănui la masa frumos împodobită, care ne aștepta la bord, și toate au decurs după program, cu meniul complet și nelipsita cafea socotită digestivă, dar mai potrivită pentru comentariile dimineții încheiate și elaborarea unui program pentru după-amiază, la terminarea siestei, niciodată înainte de ora șaptesprezece. Orarele diferite, de la țară la țară, se datorează climei, care se schimbă cu meridianele și paralelele, și impun oamenilor obiceiuri ce devin norme generale, în parte temperate de nevoile comunicării și schimburilor cu alte țări. Această considerație a dus la elaborarea orarului de muncă unic, din ce în ce mai răspândit pe continent și la adoptarea unei ore solare legale și vara, fără a ține în mod strict seama de fusele orare determinate de trecerea soarelui la verticală, în plină amiază.

După-amiaza a fost folosită așa cum fusese gândită și toți trei am descins la țărm, îmbrăcați pentru promenada de după prânz, luând și unele amintiri, pentru a fixa mai bine locul și momentul vizitei noastre la Las Rosas. Obiectele expuse turiștilor erau, cu precădere, din Catalonia, care, în mândria ei, și-a botezat și coasta

maritimă cu calificativul de Brava, întocmai cu cel al taurilor care „lucrează” bine și frumos și cărora li se atribuie supranumele de *toro bravo*. Nici costumele din alte regiuni nu lipseau, provinciile făcându-și concurență între ele prin culori, motive, forme și calitate a materialului. Printre acestea, cel din regiunea Aragon se apropie foarte mult de costumele românești, ca și dansul aragonez *jota* (pronunțat „hota”), care seamănă foarte mult cu hora românească. Deși ar fi motive lingvistice, toponomastice, care să justifice ipoteza unei apropieri sau înrudiri între daci și basci, cum eu însumi am remarcat, costumele acestora din urmă sunt de culoare închisă și mai sumbre, poate din cauza climei ploioase în partea de nord a Peninsulei Iberice, care dă spre golful Biscaya. Pălăriile de *torero*, adică de *toreador*, nu lipsesc nicăieri, căci acesta este un simbol viu și impresionant al Spaniei, care evocă coridele și moartea în arenă a șase tauri și, uneori, a câte unui matador, *a las cinco de la tarde*, la ora cinci după-amiaza.

Revenirea la bord, pe la orele nouăsprezece, a îngăduit armatorului-comandant să mai comenteze raportul primit în dimineața zilei, de la căpitanul vasului, cu privire la un condensator plesnit, de la alimentatorul radarului, care „vedea” la 48 de mile, cu antena sa de doi metri, montată în punctul cel mai înalt al vasului. Explicațiile referitoare la acest fenomen curios arătau că ori cedase izolarea internă, ori umiditatea atmosferei marine, excesivă mai ales în cursul nopții, produsese această stricăciune. Nefuncționarea radarului nu împiedica navigația, dar îl lipsea pe căpitan de posibilitatea de a controla apropierea de coastă și precizia direcției, indicată atât de busola obișnuită, cât și de busola pilotului automat, care înlocuiesc timonierul și-l transformă într-un observator atent al rutei. Adesea, busola „înebunește”, atunci când în apropierea coastelor se află munți care conțin oxid de fier sau pirită și când acul său începe să se rotească în neștire. În larg, aceste fenomene sunt mai rare, dar nu sunt excluse atunci când fundul marin este puțin adânc. Radarul mai este folosit și pentru

identificarea și recunoașterea coastelor spaniole care, în ultima vreme, nu mai corespund hărților maritime, tipărite cu ani în urmă, din cauza construcțiilor foarte numeroase, realizate între anii 1960-1970, și care se prezintă în ochii celor care se apropie venind dinspre mare, ca niște orașe americane, cu zgârie-nori ridicați precum ciupercile după ploaie, pe plajele până ieri nefolosite. Produsul cel mai prețios al Spaniei și al țărilor mediteraneene, care realizează valută la export sau devize, îl oferă soarele, plajele, marea caldă și sărată; serviciile și alimentele – inclusiv legumele perisabile – sunt „exportate” la fața locului, direct celor patruzeci de milioane de turiști. Ei lasă devize prețioase, nordice, echivalente cu multe miliarde de dolari și, mai precis, într-o cantitate egală cu valoarea tuturor produselor industriale exportate. Tot nordul Europei se deplasează aici în cursul sezonului de vară, care ține din aprilie până-n octombrie, și chiar mulți americani vin să populeze orașele istorice, renumite prin muzeele lor, precum și plajele unei mări transparente, unice în lume, căci de aceea i s-a dat și i se potrivește numele de *Medium Terrae*.

Nimeni nu s-a gândit că radarul s-a defectat din cauza unei supratensiuni a bateriilor încărcate peste măsură. Într-adevăr, vasul realizase o navigație de opt ore, în timpul nopții precedente, când părăsise insula Menorca, la orele 24, din portul natural Callo, în direcția Las Rosas. Aici, făcusem un popas din după-amiaza zilei precedente, când trecusem canalul ce desparte Menorca de Mallorca și parcursesem toată coasta de Sud a insulei „Mici”, ocolind farul de pe promontoriul de pe Isla del Aire și portul Mahon – care-și trage numele de la faimosul general Mahon –, lung de vreo cinci kilometri, deci protejat, dar puturos, din cauza descărcărilor cloacelor și schimbului lent al apelor. Numai brânza *mahonesa* este foarte bună, îndeosebi după ce a dospit cinci luni și a luat aspectul și gustul parmezanului, deși în forme mult reduse.

Portul natural din nordul insulei era bine protejat și un calm al mării și al văzduhului se așezase pe coaste. Vasul ancorat avea în funcție două aspiratoare, cu un diametru de 20 de centimetri, care expulzau aerul cald din sala mașinilor, unde temperatura atingea uneori 45 de grade, mai ales când motoarele se opreau și mișcarea aerului înceta. Aceste mici aspiratoare, de 200 de wați în total, reușeau să imprime, cu jetul aerului cald expulzat, o mișcare circulară a vasului în jurul ancorei, oferind spectacolul unei panorame mereu schimbate, oaspeților retrași în solarium, lângă coșul decorativ ce completa silueta frumoasă a acestei construcții navale, care a găsit admiratori pe o rază de o mie de kilometri. Lumina lunii dădea un aer romantic peisajului, pregătind invitatei noastre întâlnirea cu Morfeu, pe care îl dorea și, desigur, nu l-ar fi refuzat dacă ar fi îndrăznit să-i facă vreo propunere. Pentru o pregătire sigură a acestei întâlniri ea a socotit util – deși previziunile meteorologice arătau o mare cât se poate de liniștită – să ia două pilule împotriva răului de mare, care predispun însă și la somn. În colocviul de pe puntea superioară, atât comandantul, pătruns de simțul datoriei și al siguranței, cât și soția sa, Teresa, cu rang de vice-comandant, i-au dat explicații detaliate asupra utilizării vestelor de salvare, care se găseau în dulapurile tuturor cabinelor:

– *Vous savez bien, Madame, quel est le gilet de sauvetage et où il se trouve?*

– *Mais oui, mon Commandant!*

Am spus că datoria comandantului este de a-i informa pe pasageri unde este și cum se folosește vesta modernă de salvare, din nailon, plutitoare și ușoară, și de a face proba acesteia, la bord, înainte de traversarea mării deschise, pe o distanță mai lungă. Până atunci făcusem o navigație costieră și nu se pusese problema. Teresa a vrut să repete aceste instrucțiuni și recomandări, iar comandantul, mai în glumă, mai în serios, a vrut să-i aducă vesta pentru demonstrația de rigoare, profitând de această

ocazie spre a face și o fotografie-document, așa cum, cu altă ocazie, cu ani înainte, îi pusese în flank pe toți oaspeții – printre care se număra și un vechi prieten portughez, azi ministru în țara lui –, frumos îmbrăcați în veste de culoarea portocalei. Fiecare vestă e dotată și cu un fluier, pentru a putea semnaliza și atrage mai lesne atenția unei bărci salvatoare, în trecere întâmplătoare pe lângă naufragiați. Doamna s-a împotrivit acestei demonstrații, declarând solemn, în fața mea și a Teresei, că nu este nevoie, că știe tot, nefiind la prima... experiență. Cu aceste asigurări și mulțumiți de o zi petrecută bine, ne-am retras în cabine, eu mai zăbovind până la plecarea spre continent, pe ruta nord. Calătoria a fost odihnitoare și binevenită, căci petrecusem dimineața acelei zile la Formentor, partea cea mai frumoasă și mai cunoscută a insulei, încă de la începutul secolului, cu hotelul său izolat în mijlocul pinilor maritimi și al vegetației abundente.

Descinderea pe plaja de la Formentor, presărată cu ciupercile umbrelor de paie, după modelul celor din insulele Tahiti, din Pacific, a fost cerută cu insistență de invitata noastră, pentru a i se aduce cu mașina corespondența sosită la Palma de Mallorca, între care și o scrisoare bine ticluită, referitoare la casa pusă în vânzare și la oferta ce trebuia să sosească. Către ora prânzului, șoferul vilei, Americo, a adus scrisoarea mult așteptată. Doamna a deschis-o, a citit-o și de îndată a arătat-o armatorului-comandant care, din om de finanțe, căuta să devină mai degrabă consilier financiar, pentru rezolvarea problemelor doamnei, în altă parte și sub alte forme.

Pentru a oferi o mai bună cunoaștere a insulei și a faimosului hotel Formentor, am decis să luăm masa de prânz în restaurantul împodobit al hotelului și, pentru a rămâne în ton spaniol, am comandat îndată o *paella* valenciană, specialitatea caracteristică a Spaniei. După cum numele o arată, ea a fost inventată la Valencia, unde se produce orezul cel mai bun, în mari cantități; acesta se fierbe într-o tingire enormă, în suc pregătit cu ceapă, ardei,

mazăre, fasole verde, usturoi, capere, carne de toate calitățile – de porc, de vacă, de pui, de berbec – și produse ale mării, numite și fructe de mare, între care sunt diferite varietăți de scoici, caldari sau mici caracatițe, bucăți de pește și mici languste. Pregătirea *paellei* pe unele plaje, cu o „coregrafie” deosebită, neuitându-se șofranul care să-i dea culoare, constituie un adevărat spectacol pentru turiști, care doresc să cunoască și tainele culinare ale Spaniei. În cazul nostru, nu era vorba de o tânguire de un metru diametru, ci de una de dimensiuni reduse, pentru trei persoane. În genere, *paella* cere o fierbere de vreo jumătate de oră, dar ospătarul stilat și impecabil îmbrăcat, a voit să ne-o aducă mai devreme, după douăzeci de minute. *Paella* era gustoasă și am servit-o cu plăcere, doar că orezul nefiert îndeajuns s-a dilatat apoi în sucurile stomacului și ne-a produs unele inconveniente, dar fără consecințe prea neplăcute. Dovadă faptul că am putut să navigăm toată după-amiaza și am ajuns la capătul celălalt al Menorcăi, după cum, cu o zi înainte, plecând dimineața din portul Palma de Mallorca, străbătusem cele optzeci de mile marine, de-a lungul coastelor frumoase, până la capătul celălalt al Mallorcăi și ajunsesem în marele golf al Pollentiei, în care se află o cală privată și mica insulă Formentor.

Croaziera începuse în ziua de 4 iulie 1969, de la Palma, cu o plecare pompoasă, după aprovizionarea cu toate cele necesare bărcii, și anume motorină, ulei, vaselină pentru ungerea „osiilor”, dar și alimente neperisabile și băuturi, cu care am umplut frigiderul de 1 500 de litri și cambuza. Doream să le ofer oaspeților, de-a lungul Mediteranei, libațiuni cu specialități spaniole, dintre care nu puteau lipsi vinuri renumite și nici faimosul Jerez sau cherry Tio Pepe. Sejurul de patru zile al invitatei noastre, în vila de la Palma, n-a împiedicat aceste pregătiri, de bucate interesându-se personalul, în timp ce noi pregăteam îmbrăcămintea potrivită pentru diferitele întâlniri cu prieteni și personalități, la care urma să participăm, în diverse țări. Invitata

noastră spunea că își aduce o rochie de nuntă, nu pentru un nou mariaj al ei, căci era iertată de Dumnezeu, cel puțin la noi, în Europa. Asta deoarece, în America, este aproape firesc ca babe de optzeci de ani, după ce au îngropat câțiva bărbați și le-au mântuit averile, să se mărite pentru a patra sau a cincea oară, cu gândul de a mai beneficia de o ultimă moștenire, căci femeile obișnuiesc să trăiască uitate de Dumnezeu, în suprema Sa contabilitate, în timp ce bărbații mor tineri, de tensiunea muncii și de inimă rea. La celelalte funcții matrimoniale nimeni nu se mai gândește, fiind vorba de podoabe ale trecutului, de mult uitate. Tânăra noastră „nuntașă” spunea că dorește să participe la un ospăț la Cannes și venea, așadar, bucuroasă cu noi, pe iaht, până în această localitate sau până la Nisa, de unde putea să ia un taxi. Noi nu am văzut ceva deosebit în programul său, dându-ne seama de adevăratele sale intenții abia după naufragiu, când prima cerere formulată de ea a fost cea referitoare la refacerea întregii sale garderobe, de nimeni altul decât de marele croitor artist... Dior!

Duminică, 6 iulie 1969, la orele 20, ordinul de plecare – *Vamos!*, în spaniolă, pe ultima rută a vasului *Banat*, a fost îndeplinit cu precizie de către întreg echipajul care, în acel an, devenise sută la sută spaniol. „Patronul” – grad marinăresc – italian, Francesco Secchi, motoristul cu care construisem iahtul, ceruse în acel an să plece în Sardinia sa natală, în vederea unei operații de extirpare a vezicii biliare, căci în atâția ani de muncă și socoteli, la construirea vasului, făcuse nu numai calcule contabile, dar și „calculi” la ficat. Ca atare, se preocupa să-mi găsească un alt patron local, care avea titlul de căpitan maritim pe vase mici, până la 1 500 de tone, și mi l-a prezentat într-o zi, pentru a-l cunoaște și, eventual, angaja. Se numea Gabriel Barcelò. Avea vreo patruzeci de ani și multă experiență pe iahturi și pe vasele de transport, cu pânze și motor și asistasese la scufundarea a trei nave, mic detaliu pe care nu l-am aflat decât după naufragiu. Se prezenta bine, era respectuos și avea familia în Palma de Mallorca,

ceea ce era încă o garanție, căci marinarii neînsurați, deși au mai multă independență și nu sunt cu gândul acasă, adesea iau inițiative neașteptate și te lasă baltă într-un port, când ți-e lumea mai dragă. Sub această amenințare se trăiește tot timpul, deși noile normative legislative în materie prevăd ca acestora să nu li se plătească numai leafa pentru anii de serviciu, ci și un premiu de plecare, măsurat după durata contractului efectuat. În Spania, acest mic capital este dublu față de Italia, deoarece politicienii spanioli vor să fie mai galantoni și mai generoși cu banii întreprinderilor, se gândesc numai la muncitori și deloc la întreprindere, iar la schimbarea regimului franchist au făcut să falimenteze sute și mii de întreprinderi. Sub guvernarea ministrului Suarez, care și-a câștigat și supranumele de „torpilor“ al întreprinderilor, erau ținuți puțin în frâu și îndemnați la reflecție.

L-am angajat ca patron maritim sau *skipper*, cu leafa momentului, pe care a cerut-o și cu care s-a declarat mulțumit. Era în serviciul meu din anul 1967 și îi acordasem destulă încredere pentru o navigație normală, fără riscuri. Era uscățiv, serios, băutor de cafele și un fumător îndrăcit, care se reținea puțin numai în prezența mea, știind că mă deranjează fumul. Își făcea datoria, îi comanda pe ceilalți marinari și reușea să mențină disciplina la bord, a celor șapte oameni din echipaj. Cunoștea normele maritime și îndatoririle când intra într-un port, trecuse prin multe porturi din Spania, deci nu naviga de-a oarba, numai în baza hărților și a portulanului. Cu toate acestea, atunci când, în alt an, parcursesem coastele Spaniei și intrasem în portul Denia, nu fusese destul de atent și nu citise portulanul italian, care putea fi priceput pentru că termenii marinărești erau aceiași, astfel încât am pătruns „alături“ de canalul navigabil, dincolo de geamanduri, încălecând pe o treaptă de argilă întărită și căptușită cu ierburi, care ne-a încheștat chila timp de 24 de ore, fără a ne putea mișca, cu toată forța de propulsie a două vase de pescuit grele, ce ne-au remorcat, fără alt rezultat decât „măcinarea“ apelor. Din „blocadă“

ne-a scos ridicarea nivelului mării prin fluxul de seară, cu mai bine de 12 centimetri, suficient ca să ne repună pe linia de plutire și să intrăm apoi în port, pe care l-am părăsit a doua zi, dis-de-dimineată, de teama vreunui reflux și a vreunei noi nebăgări de seamă a lui Gabriel Barcelò, căpitan al iahtului *Banat*. Fire tristă și tăcută, nu cunoștea surâsul, avea un obraz întins, cam găunos din cauza unui început de vărsat în tinerețe, și părea hărăzit de natură să aibă ghinioane pe care, din păcate, să le simtă și alții, pe pielea lor.

Pe când era patron și motorist, înrăit pe navele de pescuit ale armatorului Farra, din Porto Torres, Francesco Secchi avea avantajul cumulării celor două funcții, pe cea de căpitan îndeplinind-o eu, iar la timonă se perinda împreună cu Pepe Blanco, marinarul, sau cu alții. La plecarea lui a fost nevoie și de un motorist, pe care tot el l-a găsit, un oarecare Antonio Feliu, bărbat de vreo cincizeci de ani, maiorchin, care știa două lucruri: să ungă axele bărcii și să strângă fitilul de cânepă care împiedica intrarea apei mai mult decât trebuia, căci stropul care picură lent este semn că axele cârmelor nu sunt prea strânse și pot să se învârtă, unse fiind cu seul cu care se îmbibă fuiorul împletit, pentru a asigura etanșeitatea axelor. Mai știa să fumeze foarte mult și, ca să nu dea foc bărcii, în întregime construită din lemn de calitate, obișnuia să se oprească la pupă, într-un fotoliu comod de nuiiele, pentru a însoți fumul albastru, ce ieșea din țevile de eșapament, cu fumul pe care îl lansa el, pe nas sau pe gură, în inele de felurite mărimi. Înalt și slab, semăna la chip cu faimosul artist comic cu înfățișare tragică, Eduardo de Filippo. Priviri reci, obraji imobili, părea un Hristos bătut în cuie, cu o mască tragică, rău prevestitoare a naufragiului ce ne păștea. Tăcut până la muțenie, multe vorbe n-am putut schimba cu el, decât acelea indispensabile, obținând un răspuns pozitiv la toate întrebările: dacă uleiul era la nivelul maxim și consumul normal, dacă apa distilată, la baterii, fusese completată, atât la cele de serviciu, de 110 volți, din sala

mașinilor, cât și la cele de navigație, de 24 de volți, amplasate lateral, jumătate sub podeaua de la sala mașinilor, care erau mereu încărcate de dinamurile în permanentă funcționare în timpul navigației. Disjunctorul electromagnetic existent altădată la toate automobilele și care regla încărcarea bateriilor, întrerupând la momentul oportun fluxul curentului, a fost înlocuit cu disjunctoare automate tranzistorizate, abundant dimensionate, după calculele lui Pedro Pol, titularul firmei Electropol din Palma. Feliu avea grijă de motoare și stătea mereu pe lângă ele, ba în sala mașinilor, unde se antrena cu „saună” cu izuri și emanații uleioase, caracteristice profesiei sale, ba în ușa de jos sau de sus, în capul scării, care dădea direct pe punte, sala motoarelor fiind complet separată, fără posibilitatea de a fi inundată. Prin aceasta, se ajungea în sala mare a motoarelor și a celorlalte instalații (grupul electrogen Onan, 220 volți și 12 kilowați, bineînțeles cu motorină și cel mai perfecționat din lume, creat pentru nave, de diverse dimensiuni, după importanța vaselor), printre care se numărau autoclava – care furniza apă sub presiune întregului vas, respectiv celor cinci băi, toate cu duș, două cu cadă, și bucătăriei, unde consumul de apă era cel mai mare, pentru alimentarea a douăzeci de persoane –, boilerul pentru apă, încălzit electric, tabloul electric, cu transformator și redresor al curentului, pentru încărcarea celor două grupuri de baterii, cu disjunctoarele electronice respective, dotat totodată cu multe instrumente indicatoare de voltaj, amperaj și frecvență a curentului de 50 de hertzi, tabloul de distribuție a curentului, cu un tablou paralel în timonerie, un grup electrogen Onan, mai mic, de 5 kilowați, pentru alimentarea bateriilor destinate radiotelefoanelor, prin care vasul putea să comunice cu toate țările, conectându-se cu diversele stațiuni costiere, precum și cu trei posturi speciale, proprii, la Atena, Milano și Palma. Sub podeaua sălii mașinilor, chiar la intrare, fusese introdusă și o țeavă pentru un indicator al vitezei vasului, bazat pe o inducție magnetică, dată de o elice minusculă,

cu alimentare de 24 de volți și capetele de legătură foarte apropiate între ele, cu riscul formării unui arc voltaic, în caz de supra-tensiune, o presupunere, bineînțeles, greu de verificat. Aspiratoarele de aerisire a sălii mașinilor, în număr de șase, erau instalate în hublourile respective, cel puțin trei dintre ele fiind permanent în funcțiune, pentru a asigura marea cantitate de aer, absorbită de cele două motoare a câte zece litri fiecare; totodată, pe puntea superioară, existau două mari captatoare de tip maritim, ce îngăduiau alimentarea sălii cu aer, prin peretele dublu dintre bucătărie și salon.

Totuși, aerul preferat de către motoristul Antonio Feliu era cel de pe punte, amestecat cu fumul tabacului negru folosit de el, ca toți marinarii care socotesc tutunul galben bun pentru femei și lipsit de tăria necesară unui marinar care se respectă. Nefasta scânteie a apărut tocmai într-un astfel de moment, incendiind vasul dedesubtul podelei. Motivarea prezenței sale la pupă, pentru tămâierea zilnică cu mahorcă, a fost ungerea axelor cârmelor, care era suficient să fie unse o dată la trimestru, ceea ce sper că făcuse înainte de plecare, fără a aștepta noaptea fatală. Ca o probă a datoriei împlinite, adesea apărea cu fața mângjită, mai puțin de căneală, căci fumurile se pierdeau în afară, cât mai mult de uleiul sau unsoarea de pe mâinile oricărui bun mecanic, cu toată curățarea lor cu nelipsiții câlți de bumbac din buzunare; oricum, rămânea suficientă grăsime pe ele pentru a lăsa urme în momentul ștergerii sudorii de pe frunte și de pe față. Cine nu-i uns nu este mecanic și această înfățișare este ostentativă, ca o carte de vizită a unei profesii care, în țările de limbă engleză, conferă calificativul de *engineer*, identic cu titlul mai nobil al celor trecuți prin universități și politehnici.

În ordinea importanței membrilor echipajului, ca vechime și atașament pentru iaht, care se înfrumusețase sub ochii săi, cu contribuția mâinilor sale, primul era marinarul Pepe Blanco care, de la începutul carierei sale, a rămas cu acest titlu, nevrând să

avanseze de teama de a nu greși. Într-adevăr, simțul datoriei, ce-l caracterizează, și al atașamentului față de armatorul-comandant și de ceilalți mai mari în grad ca el, este cu totul deosebit și rar se mai întâlnește în ziua de astăzi. Aceasta face onoare regiunii sale, Andalusia, deși locuitorii din zonele sudice au faima de a nu fi buni muncitori, ceea ce este valabil pentru toate țările, căci întotdeauna există un „sud“, oricare ar fi poziția geografică a unei țări. Pepe Blanco era o excepție, remarcându-se după felul cum întreținea barca pe care o avea în primire și care devenise casa și bunul „său“. De aceea, la început *Drăganul Mărilor*, apoi *Banatul*, acum *Lugoju*, iar, în curând, *Desirée* au fost, sunt și vor fi ambarcațiunile cele mai curate, mai admirate și mai invidiate, nu numai de armatori, ci și de marinari.

Plecat din orașul său natal, Sevilla, și angajat de armată în categoria „administrație și aprovizionări“, care, în țară, era numită altădată manutanță sau „categoria ațiștilor“, de la „ața“ ce trebuia procurată pentru cusutul nasturilor, Pepe a fost destinat ca marinar pe o navă de 200 de tone, care transporta tot felul de materiale, inclusiv cele de război, dintr-o parte în alta a Spaniei și Africii, pe vremea când Spania mai deținea o parte din Maroc, pe care avea s-o retrocedeze după război, păstrând însă, printr-un acord comun, încă două orașe, Melilla și Ceuta, ca două santinele la porțile Mediteranei, pe pământ african. O parte din pământul spaniol, Gibraltarul, se mai află încă în mâinile Angliei, respectiv ale doamnei Margaret Thatcher, care, în materie de colonialism, nu are nicidecum o atitudine pasivă, cum a demonstrat recent, cu insulele Malvine-Falkland, pe care le-a recucerit de la argentinienii-proprietari, cu cheltuieți, dar și cu o probă de arme ieșită din comun. Numai Marea Antarctică, tocmai în acea perioadă, a fost mai îndârjită decât ea, obligând-o să strângă din dinți timp de o lună de zile, în așteptarea calmării furiilor lui Eol, care, de data aceasta, pare să fi fost de partea argentinienilor. Tangerul a fost un oraș internațional, din 1913 până după Al Doilea Război Mondial,

dar, începând cu anii 1950, când a fost retrocedat Marocul, Spania s-a limitat la asigurarea ordinii publice, în baza mandatului internațional obținut. Gibraltarul, în schimb, se află în continuare sub regim colonial, înrăit prin prezența a cincisprezece mii de indieni importați de guvernele precedente și amestecați cu puțină populație locală, această politică fiind practică de la anul 1713, în baza Tratatului de la Utrecht, când Spania, învinsă, a trebuit să cedeze stânca enormă a Gibraltarului, fosta coloană a lui Hercule, precum și insula Menorca, rămasă un secol și jumătate sub administrație engleză, ale cărei urme se mai văd și astăzi. Pentru retrocedarea Gibraltarului, se duc tratative de mai multe decenii, dar dialogul se poartă între surzi, care n-au învățat încă alfabetul semnelor și nu vor să comunice între ei. Îndeosebi englezii sunt recalitranti și mai întrevăd pericole pe care se simt chemați să le înăbușe, apărând „drumul spre Indii“, astăzi fără valoare strategică și inutil, deoarece India nu mai aparține Angliei, iar Canalul de Suez e în mâini egiptene, în loc de a fi frontieră între două țări și drum liber, internațional, administrat și întreținut de o comisie internațională, cu toate că a fost conceput și finanțat de europeni, în frunte cu Lesseps, pentru facilitarea transportului, în beneficiul umanității. De ce Dunărea poate fi cale internațională, deși trece prin atâtea țări, iar Canalul de Suez, nu? De ce nu pot fi lăsate deșerturile și nisipurile din insulele Sinai în mâini israeliene, ca să fie transformate în grădini de legume, flori și pomi fructiferi, și se află în mâini egiptene, care le lasă în păraginire? Politicienii anilor 1956 nu au ajuns la astfel de concluzii, fiind prizonieri ai unor prejudecăți milenare. Traficul desfășurat în aceste condiții i-ar fi putut determina pe egipteni să ia inițiative, combinate cu capitaluri chiar din afară, care să fructifice mâna de lucru abundentă de care dispun, în loc să se bazeze numai pe încasările oneroase obținute din pasajul navelor și calculate la limita costului înconjurului Africii.

Toate aceste considerații de ordin istoric și geografic îi erau necunoscute lui Pepe Blanco, care, de altfel, nici nu s-a străduit să le cunoască, deoarece nava de două sute de tone pe care lucra el n-a străbătut niciodată Canalul de Suez și nici în Malvine nu trebuia să ajungă, pentru a duce arme argentinienilor. Ea doar a trecut strâmtorile, privind agale roca Gibraltarului, aflată sub pavilion străin și care, din cauza închiderii porții de la frontiera cu Spania, este obligată să se aprovizioneze din Anglia, asupra căreia apasă și greutatea câtorva miliarde de sterline, ce trebuie cheltuite în șantierele înființate aici, pentru a crea locuri de muncă pentru șomerii din Gibraltar. Când nava a îmbătrânit prea tare, statul s-a decis s-o vândă la mezzat, astfel încât a fost cumpărată, pe două parale, de un armator din Valencia. Echipajul n-a mai vrut să rămână, ba unii dintre membrii săi au blestemat chiar nava și au prezis că se va scufunda, ceea ce s-a și întâmplat după doi ani, când un vas suedez, specializat în operații de salvare, din nebagare de seamă, a tăiat-o cu prora în două, în timpul navigației, coliziune în urma căreia au pierit doi dintre cei șapte marinari.

După un stagiu de paisprezece ani, în această înaltă misiune patriotică de alimentare a armatei, José Blanco, zis Pepe, s-a căsătorit cu o maiorchină, s-a stabilit în Palma și a început să-și caute un nou serviciu, găsindu-l, în 1961, la mine, la construirea iahtului *Banat*, la care a lucrat în timpul anului, ajutându-i pe tâmplarii-dulgheri și pe mecanici, vopsind și întreținând ordinea pe vasul în construcție, dar și pe *Drăganul Mărilor*, unde funcționa ca marinar în timpul verii. Dotat cu spirit de observație și bunăvoință, a învățat multe și a pus mereu interes și dragoste în tot ce făcea, astfel încât tot ce iese din mâna lui poartă pecetea priceperii și a talentului său. Dat fiind că timp de paisprezece ani s-a aflat la timona navei și a continuat apoi lucrând pentru mine, a învățat, încet-încet, și întreținerea motoarelor, pentru buna lor funcționare și, mână pricepută, întotdeauna făcea mașinile să funcționeze fără surprize neplăcute, în largul mării. Secretul lui este să

le țină sub regimul turațiilor reduse, căci orice motor, dacă este supus la un efort sub performanțele sale, merge liniștit, sub observația vigilentă a lui Pepe. Dictonul său, aplicat pe iahtul *Drăganul Mărilor*, ca și pe iahtul actual, *Lugoj*, este: *Chi va piano, va sano e va lontano*, adică „Cine merge încet, merge sănătos și ajunge departe“. Depărtările le-am cam evitat în ultima vreme, după ce am cutreierat în lung și-n lat Mediterana, preferând acum să o străbat cu avionul, în puține ore. Oricât de rapide ar fi bărcile, viteza de croazieră este de 12 noduri, adică 1 852 metri, înmulțiți cu 12, ceea ce înseamnă cam 22 de kilometri pe oră. Pentru a străbate toată Mediterana, ar fi nevoie de săptămâni de-a rândul, cu întreruperi, dacă vremea nu îngăduie o navigație continuă, cum de regulă se întâmplă, marea neavând săptămâni în sir timp favorabil.

Pepe Blanco, la vârsta de treizeci și cinci de ani, era un bărbat robust, îndesat și cu o forță athletică, fără să fi practicat atletismul ca hobby, ci numai în cadrul îndatoririlor sale, în luptă cu sacii și materialele militare, cărate de pe vasul de manutanță. El a înfruntat și valurile Atlanticului, ajungând până-n golful Biscaya și în Marocul spaniol. Unde era nevoie de forță deosebită, Pepe intervenea, rezolvând problemele. Forța sa de durată o arăta și la timonă, unde era capabil să reziste ore și ore și să înfrunte, cu curaj, marea. A avut ocazia să se depășească pe sine însuși, când a trebuit să plecăm în grabă din portul maiorchin Colom, pentru ca eu să ajung la timp la Palma și să pot lua avionul spre Madrid-Salamanca, unde urma să țin o conferință la Congresul Societății Academice Române, care avea loc la vechea universitate a acestui centru de cultură. Pepe ar fi putut chema mașina să mă ducă, în mai puțin de o oră, la Palma, dar, în calitate de comandant, socotea nepotrivită părăsirea vasului, astfel încât am hotărât să ieșim din port chiar pe o mare forță 4 și pe un vânt forță Beaufort 6, socotind că limita de siguranță a *Banatului* erau o mare forță 6 și un vânt forță Beaufort 8.

De la Portul Colom până la Punta Amer, de-a lungul coastei, navigația a fost fără surprize. Cum am trecut de acest cap foarte jos și care a pricinuit, din această cauză, multe accidente navale, inclusiv navei-cisternă *Cornelia*, vântul și apa ne-au luat din plin; marea s-a umflat în valuri de forță 6, obligându-ne s-o înfruntăm cu prora, fără a putea devia cu nici un grad de la direcția obligatorie – Alger. Intenția noastră nu era de a ajunge în Africa, ci de a ne refugia în portul natural al grupului de insule Cabrera, pe care îl cunoșteam și unde ne-am fi simțit în siguranță. Marea însă nu ne permitea acest lucru, căci orice deviere, cât de mică, spre dreapta, pentru a întâlni insulele, producea lovituri laterale atât de puternice, încât apa ajungea până deasupra timoneriei și nu mai vedeam nimic până ce nu se prelingea toată spuma mării de pe geamuri. Am fost obligați să continuăm pe ruta trasată de furia mării, timp în care Pepe Blanco a trebuit să cârmească fără întrerupere, rotind în dreapta și-n stânga marea roată a timonei, până la epuizare. Eu, pe de o parte, din sala de comandă, căpitanul Gabriel Barcelò, pe de altă parte, priveam cu îngrijorare ruta obligatorie, cu gândul la rezerva de motorină, dacă ar fi fost să o apucăm spre Algeria. Ajunși în apropierea insulelor, am reușit, cu un efort supraomenesc și cu multă dibăcie, să câștigăm câte un grad, iar în momentul când eram aproape să trecem de ele, am izbutit totuși să virăm, după insula Redonda, protejați puțin de stâncă Imperial, și să intrăm îndărătul Cabrerei, scăpând astfel de furia nemiloasă a talazurilor. A fost un moment de triumf și cu toții l-am aplaudat pe Pepe Blanco, care, cedând apoi timona, s-a retras să-și stoarcă cămașa de sudoare și să o schimbe, căci își irosise forțele. Îndărătul insulelor era liniște, iar în port, pace ca în timpurile bune, căci acesta este secretul mărilor. Conferința din ziua inaugurării congresului a fost ratată și am transmis de îndată, prin radiotelefon, o telegramă, anunțând sosirea cu întârziere, totuși la timp pentru a participa din plin la acest congres, care a durat o săptămână, și a colabora la o masă rotundă, prezidată de

Mircea Eliade. Când mi s-a dat cuvântul, am profitat de ocazie pentru a informa Congresul asupra recentei alegeri a marelui nostru savant, cel mai important pe plan mondial, în materie de istorie a religiilor, la Academia Americană din Chicago, oraș unde era decan al Facultății de Istorie și Filozofie a Religiilor. Conferința mea intitulată „Latinitate, romanitate și românitățe” a stârnit interes și a fost apoi difuzată în mai multe limbi.

De felul cum se mișcă timona depinde siguranța bărcii, deoarece valul, când o izbește lateral, o poate răsturna, pericol ce poate fi redus prin instalarea stabilizatoarelor, care o mențin la orizontală, călare pe valurile care o ridică și o coboară, într-o mișcare continuă, evitându-se astfel ruliul. Pentru tangaj nu s-a inventat încă un remediu, în afară de bulbul voluminos montat sub prora, la navele mari, pentru a reduce această mișcare. De atenția timonierului depinde și înclinația bărcii, care se transformă într-o jucărie atunci când se înclină în partea dinspre pupă și efectul cârmelor se reduce. În asemenea momente, toate obiectele, mai ales cele de sticlă, trebuiesc fixate, pentru a nu se înmulți... în cioburi. „Muzica” lor, însoțită și de căderea vreunei mese sau a vreunui scaun, impresionează mai mult decât mugetul mării ce ridică tensiunea la bord, făcându-i pe toți să amuțească. Momente ca acestea am petrecut multe, în diverse ocazii și pe diferite mări, ba trecând canalul Menorcăi, ba revenind noaptea la Atena, dintr-o excursie prin insule, cu tot personalul Petrogazului, ba străbătând canalul dintre Mallorca și Ibiza sau golful Lion, dominat de vântul Mistral, îndeosebi la îmbucătura Ronului cu marea, loc în care fluviul îngălbenește zeci de kilometri pătrați cu mîlul pe care-l transportă, mărindu-și neconținut delta, care înaintează de mii de ani. Impresia este puternică și ai senzația că înaintezi nu pe ape, ci pe pământ lutos. O astfel de mare luată în prora face ca nava să se ridice și să coboare pe o verticală de cinci metri, înfundându-se în unda spumegândă, de parcă n-ar mai ieși la suprafață, dar descărcând totuși tonele de apă care o

acoperă și reapărând triumfătoare deasupra crestei, spre a înfrunta un nou val. Ritmul valurilor în Mediterană este foarte strâns, acestea venind unele după altele, fără răgaz, spre deosebire de cele din Atlantic, mult mai înalte, dar mai lungi și mai rare.

Pepe Blanco era obișnuit să înfrunte ambele feluri de unde, iar liniștea sa la timonă îi calma și pe ceilalți, în momentele de cea mai mare emoție, când valul se rostogolea formând la creastă un sul, care apoi se năpustea asupra prorei. Este important să ai un timonier de nădejde, cu experiență și curaj, care să nu-și piardă cumpătul, chiar atunci când, mergând în zigzag peste unde, pe timp de furtună, câte una dintre acestea apleacă barca peste măsură și peste limita permisă, indicată de inclinometru, montat, de obicei, în partea din față sau alături de timonier, la centrul bărcii. Când se ajunge la o înclinație de 30 de grade, semnalul este dat de sticle, pahare și farfurii, care, deși montate în rafturi, cu planuri adaptate la forma lor, încep totuși să-și strige, cu glasul lor strident, durerea primită în coaste, avertizându-l pe timonier să modifice ruta, chiar dacă se mărește durata navigației. Pepe Blanco era versat în toate aceste manevre și le făcea cu îndemânare.

Bărcile turistice nu navighează însă continuu. În decursul croazierelor, ele sunt ancorate, în cea mai mare parte a timpului, în porturi sau cale, pentru ca oaspeții să poată face baie sau să practice schiul nautic, pescuitul și alte sporturi. În tot acest timp, marinarii trebuie să întrețină curățenia bărcii, la exterior și în interior, prin spălări zilnice, și sunt mereu cu mâna pe bidinea, pentru a scoate orice pată ar apărea pe corpul navei. Toți marinarii sunt și vopsitori sau „pictori“, cum îi numesc italienii și spaniolii, asimilând măestrii pictori cu zugravii. Și în acest domeniu, Pepe Blanco s-a arătat a fi un maestru și a rămas neîntrecut, fiind predispus, prin temperamentul său, la ordine și curățenie. S-ar putea crede că Pepe era marinarul perfect, format după tiparul cărților de nautică. Avea însă și el slăbiciunile sale, printre care încăpățânarea, de care uneori trebuia să se țină cont, dar și aceasta

se datora dragostei pentru nava sa și devenea, astfel, o calitate. Acțiunea pentru care a fost citat în ordinea de zi și menționat în ziare, împreună cu colegul său, Vicente Porta, a fost săvârșită în momentul declarării incendiului, când atât el, cât și Vicente, au fost gata să se precipite în sala mașinilor, în aerul încărcat de vaporii acidului sulfuric al bateriilor de 24 de volți, care explodaseră. Amândoi, unul după altul, puteau să se ducă la moarte sigură prin asfixiere, măștile de fum fiind prevăzute pentru filtrarea bioxidului de carbon și a negrului de fum, și mai puțin pentru filtrarea acidului sulfuric în suspensie, cu mare putere de coroziune a metalelor, dar și a plămânilor.

Atunci când Pepe s-a aruncat în mare, îmbrățișând un parabord, am rămas uimit, căci își începuse cariera de marinar și o practicasese vreme de un sfert de secol, uitând să învețe să înoate! A fost o mare surpriză pentru mine, iar pentru el o mare lecție, care l-a făcut să-și dea seama că marinarii trebuie totuși să știe să înoate. Spre marea mea mirare, am aflat că mulți marinari se găsesc în această situație, ceea ce uneori este, poate, în avantajul bărcii, pe care o apără cu ghearele și cu dinții, până la ultima suflare, deoarece știu că, ajungând în apă cu vesta sau colacul de salvare, ajung nu numai să se ude, dar și să înghită apă sărată, bună uneori contra constipației, dar nu în cazuri de urgență și de salvare a „sufletelor“, după descifrarea semnalului de pericol S.O.S. (*Save Our Souls*). Înotând numai cu picioarele și strângând în brațe parabordul, ca pe un copil, Pepe a ajuns totuși până la barca salvatoare, *Zodiac*, care era aproape de proră și unde erau deja instalați ceilalți marinari, în frunte cu căpitanul Gabriel Barcelò.

Vicente Porta era al doilea marinar al iahtului *Banat*. Mai tânăr ca Pepe, avea vreo douăzeci și opt de ani, și era un băiat corpolent și frumos, chiar dacă chelia îi venise prea devreme. Aceasta nu l-ar fi dezavantajat în Grecia, unde femeile socotesc că sub chelie e mai multă minte decât la tinerii cu cap păduros, de nu intră pieptenele, motiv pentru care, în această țară, fetele de

douăzeci de ani se mărită bucuroase cu tânărul matur de patruzeci, care a avut timp să-și croiască o soartă în viață și oferă, așadar, mai multă siguranță viitoarelor soții.

Se spune că marinarii, în fiecare port, au câte o logodnică, ceea ce nu este exclus și nici greu de realizat, dat fiind că salariile se acumulează și nu pot fi cheltuite pe mare. Voluntare plătite se găsesc peste tot, dar acest aspect frivol al marinăriei este mai puțin important, căci marinarii serioși primesc leafa acasă, în mâinile soțiilor lor, care chivernisesc banii, îngrijesc de casă și cresc copiii, plămădiți de două sau trei ori pe an, răstimpul dintre întâlniri fiind folosit pentru aducerea aminte a trecutului, în așteptarea plăcută a viitoarei revederi. În multe dintre insulele grecești, unde bărbații se dedică navigației, femeile rămân luni în șir singure, devenind foarte nervoase. Tensiunea maximă se verifică în zilele vântoase, prevestitoare de furtuni și descărcări electrice, când ele nu pot să-și descarce propria electricitate, acumulată în atâtea luni de așteptare, altfel decât prin privirile pătrunzătoare aruncate trecătorilor. Suspectându-se unele pe altele, ele dedică nesfârșite ore de conversație temei amorului interzis. Insula Chios este renumită în această privință, căci aproape toți bărbații săi în floarea vârstei sunt pe mare, în vreme ce acasă rămân numai bătrânii și copiii. Am vizitat insula și am simțit această electricitate negativă în văzduh, dar fără rezultate pozitive, deoarece am rămas numai la faza de tratative și discuții despre posibilități... de afaceri. În America, acestea se numesc *monkey business*, adică afacerile maimuței sau afaceri cu maimuța. Cazul cel mai eclatant s-a întâmplat în insula Chios, în a cărei cală nisipoasă am poposit cu *Banatul*, după o noapte de navigație, împreună cu comisarul meu de bord în apele grecești, Angelo Romussi. Am descins la țărm pentru aprovizionarea cu pâine proaspătă și cu dulciurile caracteristice locului (singura bucurie rămasă femeilor de aici). Insula revendicase cinstea de a găzdui mormântul lui Homer, pretinzând că acesta și-ar fi găsit

odihna veșnică pe acele meleaguri, după ce șapte cetăți se certaseră pentru locul originii sale și mai continuă să se certe. Auzind despre acest lucru, nu ne-am pus în cap căutarea mormântului marelui aed, atomii corpului și mormântului său fiind probabil răspândiți în toată insula, ci ne-am urmărit țelul inițial, străbătând satul extrem de frumos și curat, cu drumurile sale înguste, în trepte proaspăt spoite cu var, caracteristice tuturor satelor cocoțate pe dealurile insulelor, care nu sunt altceva decât piscurile unor munți scufundați, motiv pentru care apele sunt adânci în aceste zone, iar plajele foarte rare. Plimbarea prin sat a fost plăcută, am admirat casele, de culori diferite și obloanele vopsite în nuanțe vii, și am distribuit binețe în dreapta și-n stânga, după obiceiul tuturor satelor din lume, unde omul, chiar necunoscut, e obiect de cinstire și considerație, semn, acesta, de veche cultură. Nu am avut greutatea pentru a găsi brutăria, căci parfumul cuptorului deschis pentru scoaterea pâinii proaspete și crocante umpluse ulițele, cu o intensitate mai mare tocmai pe ulița care ne ducea spre brutărie și ne-a condus, întocmai ca leghendarul fir al Ariadnei, întins de aceasta când intrase în labirintul minotaurului spre a fi devorată, îndeplinind astfel ritualul jertfei anuale, impuse orașului Atena. La sosirea în fața brutăriei, mi-am dat seama că noi aveam funcția posibilă de victime, cu toată calitatea noastră de „minotauri”. Cum am intrat în prăvălie, în parfumul pâinii, al covrigilor și al plăcintelor proaspete, brutărita, bine articulată în forme rotunjite, a rămas mai întâi înmărmurită, pe urmă s-a înveselit, și-a scuturat umerii și coapsele și, servindu-i la repezeală pe ceilalți clienți, a dorit să se ocupe numai de noi, dedicându-ni-se în întregime. Ne-a dat pâinea cea mai bună, ne-a arătat cuptorul, covrigii și voia cu tot dinadinsul să gustăm din bunătățile sale expuse pe masă, lăsându-ne să înțelegem că mai are și altele în rezervă. Pentru a ne convinge și mai mult, în pace și fără deranj, a socotit că nu mai are nevoie de alți clienți și a tras ruloul prăvăliei, ceea ce în sate cu prăvălii fără

cifra mare de afaceri se întâmplă adesea, atunci când proprietarul, nevoit să îndeplinească diverse alte treburi, închide și lasă biletul: „Mă întorc repede“. Ne-am găsit, dintr-o dată, din clienți cu plată, în postura de oaspeți invitați la bunătățile brutăresei, care voia să ne ofere și un vin scos din ciorchinii viei sale, cultivate în terase. N-am putut pricepe, din traduceriile lui Romussi, dacă frumoasa brutăreasă îmbietoare avea marinarul său dus departe, dacă era măritată și-i ducea dorul sau nu-și pusese coroana pe frunte și era fată mare, nemăritată, doritoare de cunoașterea bunurilor lumesti, uneori atât de rare.

Probabil, ba chiar sigur, în insula Ibiza, a lui Vicente, nu există această criză de bărbați, căci locuitorii acesteia se ocupă de atâtea alte lucruri, mai pe urmă promovând turismul, cu păstrarea caselor în stilul caracteristic locului și cu dezvoltarea, totodată, a transportului, sector în care tatăl său opera în baza unei concesiuni, având o sută de autobuze. Vicente se trăgea, deci, dintr-o familie bogată, care avea și ateliere mecanice pentru repararea motoarelor și nu ducea lipsă de bani. O ceartă sau o neînțelegere cu tatăl său l-a determinat pe tânărul Vicente să lase întreprinderea, să-și ia lumea în cap și să vină să se angajeze, ca marinar, la mine, unde a rămas aproape trei ani de zile, până la arderea și scufundarea iahtului *Banat*. Băiat deștept, isteț, bine crescut, prindea ideile și ordinele din zbor și, spre cinstea lui, orice i se spunea, făcea cu mult interes, pricepere, tragere de inimă și dragoste, iradiind de bucurie. Nu l-am văzut niciodată cu fruntea încruntată sau cu figura tristă. Surâsul era întotdeauna pe buzele sale, reținut, respectuos, fie că era profesional, fie că era de la natură, ceea ce crea în jurul lui bună dispoziție. Nu făcuse școli americane, unde se învață *to smile*, adică a surâde, în orice acțiune a omului în societate, greu înțelegându-se peste ocean dacă cordialitatea este profesională sau naturală. În mod sigur, la Vicente era naturală, ca un mare dar al naturii sau ca o dotare familială.

Orașul său natal, Ibiza, are o vechime de trei mii de ani, existând de pe vremea fenicienilor, care au venit să colonizeze insula aceasta, ca și Formentera, împreună cu care formează grupul Pitiuselor. Înconjurată de ziduri enorme de cetate, ea păstrează, în muzeul fenician, relicve din acea vreme, împreună cu o statuie a zeiței protectoare, Teta. Devenită romană și, apoi, spaniolă, insula păstrează amintirea vechilor ocupații ale locuitorilor, navigatori și comercianți care, adesea, și-au confundat meseria cu pirateria. De altfel, erau cunoscuți fenicienii care veneau cu nave pline de mărfuri pentru tineret, acostau în Cipru sau în insulele grecești și, la închiderea afacerilor, îi luau cu ei pe tinerii care zăboveau să cumpere, ridicau ancora și-i vindeau apoi ca sclavi. Meseria de corsar era foarte onorată în Ibiza, ca de altfel și în *Britannia*, unde, pe coastele sale stâncoase, chiar țăranii puneau torțe pe coarnele vacilor, care pășteau pe țărm, inducându-i în eroare pe navigatori, în bezna și ceturile atlantice și făcându-i să naufragieze, ca apoi să fie jefuiți. Ceea ce este de notat la Ibiza este că profesiunea de corsar a fost practică până în timpuri relativ recente și, întru amintirea și onorarea celor căzuți pe mare, cetățenii, în frunte cu primarul, au socotit oportun și demn să ridice o statuie. Și astăzi mai dăinuiește acest mic obelisc, înălțat acum 150 de ani, cu toate formele în regulă, inclusiv binecuvântarea episcopului local. Cu surâsul pe buze, ibizenii se mândresc și astăzi cu vitejia strămoșilor, absurdă în timpurile noastre, dar onorabilă în secolele anterioare.

Și tânărul Vicente, desigur, a jucat în jurul acestui monument pe care turiștii îl vizitează și-l fotografiază, dând, fără să vrea, buzna peste el, în momentul ieșirii din stațiunea maritimă, în fața căreia se află. Niciodată, cred, nu au trecut gânduri corsare pe sub chelia bunului Vicente (pe românește Vichentie) sau a concetățenilor săi, muncitori, pescari, negustori, ospătari, agricultori și păstori, fiecare dintre aceștia mândrindu-se, ca „milionar“, cu valoarea mereu crescândă a terenurilor. Personal, am putut vorbi

într-o seară cu un „păstor milionar“, pe o alee din pădurea sa, pe unde coboram spre a merge împreună cu Vicente la un pescuit nocturn de calmari, cu barca pneumatică, de pe care am reușit, cu un walky-talky, să iau legătura cu *Banatul*, ancorat la câțiva kilometri, în altă cală, iar apoi, prin centrala radiotelefonică a acestuia, cu Milano.

Ibiza timpurilor noastre a devenit însă faimoasă și ca centru al hippioților europeni, unde aceștia se adunau parcă strânși cu goarna, cu rucsacul în spate și sacul de dormit, pe unde apucau, prin port, pe stânci, pe plajă, prin cetate, pletosi, bărboși și soioși. Viața, pentru ei, începea seara, când forfoteau în zona portului și pe străduțele strâmte din orașelul de jos și, pentru a-și putea câștiga un bob de linte, o țigară de marijuana sau o pipă de opiu (injecțiile le foloseau mai puțin, pentru că, acoperiți de jeg și lipsiți de măsuri igienice, riscau să se infecteze; cu toate acestea, pe plajă și în tufele insulelor Ibiza, Formentera și ale minunatei Espalmador, se găseau aruncate și seringi de plastic, folosite o singură dată, ca semn al activității de viziuni și iluzii paradizice), se îndeletniceau cu pictura pe cartoane sau pe trotuar și cu confecționarea de broșe, inele de sârmă, mărele multicolore, etc. Circulația pe aceste străduțe, umplute cu tarabe improvizate, devenea atât de aglomerată din cauza turiștilor curioși, care veneau să vadă și să cumpere, încât era greu să treci fără a te freca de alții și a cunoaște astfel și izurile vizitatorilor transpirați, care completau izurile mai elaborate ale hippioților. În portul vechi din apropiere, erau ancorate vasele cu pânze și motor, dezafectate, un muzeu viu al trecutului marinăresc, în mijlocul căruia se descărcau apele imputite ale orașului, împânzind toată partea de jos a portului cu emanații respingătoare. Peștii și scoicile din port nu ajung să purifice atât de repede aceste deșeuri, fapt pentru care nimeni nu consumă cu plăcere aceste alimente, în afară poate de tinerii hippioți, care, emanând la rândul lor aceleași ignobile miasme, nu le mai percep pe cele ale scoicilor și peștilor

din port. Culmea culmilor, o firmă locală, după multe cercetări aprofundate de marketing, a luat inițiativa de a produce un parfum, pe care l-a lansat cu multă publicitate, dându-i numele de „Parfum de Ibiza“. Clientela sa posibilă se va găsi, desigur, numai printre neștiutorii care n-au fost la Ibiza sau, dimpotrivă, printre hippioți, obișnuiți cu aceste locuri. Ei îl vor folosi acasă, întru amintirea peregrinărilor lor în această insulă istorică.

Într-adevăr, toată insula este copleșită de istorie, căci în partea opusă se ridică, pe un colos de stâncă, înalt de patru sute de metri, ce iese direct din mare, un fel de catedrală gigantică a naturii, iar mai la vale se află insula Conejera, unde tradiția afirmă că s-ar fi născut Hannibal, care a început să miște – poate – înainte de vreme, obligând-o pe maică-sa să-l depună pe neașteptate aici, în timp ce-l însoțea pe bărbatul ei într-o campanie de război. Golful natural, închis cu un dig artificial, a devenit portul turistic al Sfântului Anton – San’Antonio de Abad. Aici este locul de baștină al sfântului omonim cu Sfântul Anton din Portugalia. Pentru a nu se confunda cu acești sfinți, tatăl marinarului nostru, Vicente, i-a dat fiului un nume mai rar, care se găsește și la români și care are rădăcini latine și mai puțin iudaice.

Tatăl său nu și-ar fi închipuit fiul ca marinar de profesie, dar Vicente a știut să-și îndeplinească munca, dând dovadă de măiestrie. La timonă se schimba cu Pepe Blanco și se întreceau amândoi în fapte deosebite, deși Vicente avea mai puțină experiență. La întreținerea navei puneu același zel și, pe unde trecea mâna lui, se simțea mirosul de curățenie. Totdeauna îngrijit el însuși, se prezenta în ținută impecabilă și, dintre toți, avea figura cea mai spălată, pentru a nu spune cea mai nobilă. Robust, la rândul său, avea fața armonios proporționată, doar nasul era puțin mai marcat, deși femeile spun că e semn bun acesta. Avea mușchi de atlet, fiind probabil obișnuit de acasă cu greutatea și ridicarea pieselor grele de motoare, în ateliere, ca și cu manevrarea volanului la autobuze. Când își schimba ținuta pantalonilor bleu, cu

pantalonii scurți și tricoul alb, curat, cu numele *Banatului* brodat pe piept, avea un aer tineresc, de băiat neînsurat, care a știut să reziste, fără a cădea în mrejele sirenelor din porturile Mediteranei, având, astfel, picioarele fără pietre de moară, pe care unii și le pun de la douăzeci de ani. Aprecia mult pescuitul meu sub apă, însoțindu-mă cu barca, și-l impresiona peste măsură priceperea mea în pescuitul murenelor frumoase, fie în mările spaniole, fie – mai ales – în Grecia, în Insula de Aur, pe care vulgul o denumește Insula Măgarilor, *Crisonisi* și *Haidoronisi*, unde am pescuit o murenă de trei kilograme și jumătate, galbenă, cu care m-am luptat mult, această scenă fiind chiar fotografiată și filmată sub apă. După zece ani de la naufragiu, m-am întâlnit cu Vicente – reîmpăcat cu familia și reîntors în sânul ei –, la Ibiza, și l-am invitat la bordul *Lugojului*, reevocând apoi, împreună, naufragiul și peregrinările prin Mediterana. Ceea ce a ținut el să pună pe primul plan și să evoce a fost nu atât naufragiul sau primejdia prin care trecusem, ci pescuitul meu periculos al murenelor, care pot mușca și învenina, producând dureri timp de o săptămână.

Mi-a lansat în toată insula Ibiza faima de pescar subacvatic, „teroare a murenelor“ (*el terror de las murenas*), care dăinuie și astăzi. Schimbându-și viața, Vicente și-a schimbat și fizicul, devenind un bărbat de dimensiuni respectabile, cu aceeași mustață pe oală, păstrată cu sfințenie, și cu același fel de a fi, plin de umor și voie bună. Se vede că atmosfera insulei Ibiza creează aceste stări.

Orice vas trebuie să aibă însă musul său, nu atât pentru a avea o mascotă, ci mai mult pentru ca restul membrilor echipajului să poată comanda, la rândul lor, pe cineva, toate muncile mai simple și mai neplăcute pe o navă fiind îndeplinite de mus. El este pus la corvoade și la frecatul punții, până îi iese seul (nu punții, ci lui). Este trimis în porturi, în dreapta și-n stânga, să ia ziare, să pună scrisori la cutie, să-i cumpere țigări căpitanului și să îndeplinească atâtea alte însărcinări „de încredere“. Și *Banatul* avea

musul său, pe Sebastian. Angajat la Palma de Mallorca, el vorbea în mod obișnuit spaniola, deci originea sa era continentală, fără a putea preciza de unde. Avea vârsta de șaisprezece ani, dar era mult mai dezvoltat și mai robust decât băieții de aceeași vârstă cu el și putea, așadar, să îndeplinească și munci mai grele. În momentul când am fost nevoiți să dăm peste bord șalupa de salvare, căreia îi datorăm viața, intervenția lui neașteptată a fost hotărâtoare. Împachetată într-un sac care cântărea circa o sută cincizeci de kilograme, eu și Pepe Blanco nu am putut s-o ridicăm. Cu ajutorul lui Sebastian am ridicat-o însă și am aruncat-o peste bord, în mare, unde s-a desfăcut și s-a umflat automat; ținând-o de sfoară, am legat-o de parapetul de la prora, cu gândul de a o relua, apoi, când aveam să coborâm în apă. După această operație, musul Pepino, în costum de baie, dar cu vesta de salvare pe el, a sărit în apă și a înotat spre *Zodiacul* cel mare al echipajului. Era tăcut, serios, ascultător și cu tragere de inimă la toate, servindu-i cu promptitudine pe ceilalți membri ai echipajului. Avea fața rotundă și păr abundent, fără a degenera în stilul hippy, păr ce îi cădea în dezordine pe frunte, atunci când se mișca cu repeziciune, pentru executarea unui ordin. Era întotdeauna cu sufletul la gură, pe fugă. Adesea gâfâia, nu numai la întoarcere și la raport, ci și când era în așteptarea de noi ordine, căci el era mereu în mișcare. Devenise un fel de obișnuință a lui să arate ca fugărit. La timonă, superiorii săi l-au lăsat prea puțin, dar totuși suficient ca să se obișnuiască cu dimensiunile acesteia, de aproape un metru diametru, și cu rotirea sa, cu comandă hidraulică. Fiind băiat isteț, a învățat repede și multe și cred că n-a avut dificultăți la examenul de marinar, care nu poate fi dat înainte de a avea doi ani de practică. Dacă făcuse școala de marinari, care funcționează la Palma și astăzi, nu pot să precizez; aceasta este o școală pentru toate gradele, până la cel de „patron“, care este mai mic decât gradul de căpitan. Nu este exclus să fi continuat cariera maritimă și astăzi să fi ajuns la gradul de patron sau de căpitan, căci avea

calități și merita să fie promovat. Naufragiul pare să nu-l fi impresionat excesiv, astfel încât să fi abandonat alegerea sa inițială. Nu exclud însă nici „schimbarea de rută“, în sensul unei profesii pe uscat, căci mulți marinari, pe la jumătatea carierei, încep să dorească a fi marinari pe uscat. Am multe cazuri din acestea și cu marinarii navelor butaniere, care cer, cu insistență, să revină la țarm, pentru a se îndeletnici tot cu o ocupație legată de mare, cum ar fi repararea motoarelor de pe vas. Motivarea, în genere, nu este frica de mare, pe care nimeni nu o declară, ci apropierea de familie și somnul în pat, nelegănat, alături de scâncetul copiilor. După naufragiu, Pepino nu s-a mai arătat și l-am pierdut din vedere.

Cu musul se încheie echipajul format din cinci membri, căci ceilalți trei, adică bucătarul, valetul și camerista, însărcinați cu diverse servicii, deși țin de echipaj, nu sunt considerați „membri plini“. De aceea ei pot fi imbarcați ca personal auxiliar, fără nevoia de a fi în posesia unui livret marinăresc. Despre ei am prea puține de spus, deoarece erau „marinari de sezon“. Bucătarul, al cărui nume îmi scapă, se prezentase ca atare, expert în ale bucătăriei, cu specialități proprii, dar se afla pentru prima oară pe un vas. Angajat și pus la proba focului, a rezultat că nici măcar nu prestase vreodată serviciu în bucătărie, ci doar într-un bar unde se serveau gustări făcute pe plită, ce însoțeau aperitivul. Era trecut de cincizeci de ani, mic de statură, mușchiulos și îndesat, cu mușchi formați nu se știe unde, poate la ridicarea meselor și scaunelor, la închiderea barului. La bord, în marea bucătărie, a fost îmbrăcat în alb, pentru motive de curățenie, căci pe alb se notează de îndată orice semn de neglijență. Boneta înaltă de bucătar, pe capul său rotund, îi venea bine, căci îl înălța cu treizeci de centimetri, dându-i un aspect, cel puțin fizic, de bucătar autentic. La mâncărurile puține pe care le cunoștea nu era autentic și, pentru a le da un gust și o înfățișare mai onorabilă, vicecomandantul Teresa a avut

mult de furcă, reușind, de altfel, cu mare greutate, să scoată din el un bucătar acceptabil.

Croaziera din anul 1969 a fost de scurtă durată, dar totuși suficientă pentru a ne da seama de sadismul său, aplicat din ferice nu la oameni, ci la alte vietăți, începând cu peștii. Ori cumpărați proaspeți, ori pescuiți de mine, se repezea cu foarfeca să le taie botul, pe când erau încă vii, lăsându-le astfel capul și creierul ca să-și dea seama că sunt mutilați și să sufere. Un hobby nemaiîntâlnit la alte persoane, pentru care a fost dojenit, dar pe care continua să-l practice pe ascuns. Și la naufragiu a fost printre primii „autosalvați“, alături de căpitan, iar când am recuperat barca de salvare, de zece persoane, transferând o parte din naufragiați, a voit imediat să se urce în ea.

Valetul Fidel și Josefina, soția lui, au fost trecuți în barca de salvare, împreună cu musul Pepino. Fidel a fost imbarcat drept valet, dar funcția lui, acasă, era de grădinar. Cum era băiat destul de curățel, înalt, slab, cu ochii străvezii de inocență și cu un aer copilăresc, ce se îmbinau bine cu numele său, Fidel (presupunând că așa a fost cu nevastă-sa și cu cei pe care i-a servit), fusese angajat în timpul iernii și a învățat grădinăritul la noi, la vilă. La plecarea fostului grădinar, Rafael, marele invalid rămas cu o singură „podoabă“, pe cealaltă pretinzând că ar fi pierdut-o în război, grădina a intrat pe mâna lui Fidel, dar a avut de suferit, necesitând mai târziu, după plecarea lui, îngrijiri deosebite, care au durat șase luni de zile. Speram să dea rezultate mai bune pe *Banat*, în calitate de valet-ospătar, în acest scop vicecomandantul Teresa făcându-i școală câteva săptămâni mai înainte, împreună cu valetul-șofer Amerigo, rămas acasă. N-a fost băiat rău, dar n-a reușit să dea dovadă de pricepere în noile sale misiuni, rămânând cu aceeași față de om speriat, la toate orele zilei, preocupat de a pricepe bine ceea ce i se spunea, spre a nu greși. Cea care gândea pentru el era Josefina, nevastă-sa. Înaltă și elansată, numai cu bazamentul mai larg, pe care abia îl cuprindea bietul Fidel, în

orele lor de repaus, Josefina îngrijea de curătenia și orânduirea cabinelor și a băilor, schimba lenjeria de pat și trăgea cu aspiratorul pulberea din mochete. Mai aducea și ea câte un pahar cu apă sau răcoritoare, fără să fi devenit barman, funcție în care Fidel reușise să se descurce. Complicat era pentru el campari-ul milanez, aperitivul alcătuit din vin și douăzeci și patru de ierburi amare, pentru stimularea apetitului, cu gheață, apă gazoasă și o felie de portocală, despre care el se întreba: „Ce rost are?” În scurta croazieră a acelui an, reușise să nu spargă nici o farfurie și nici un pahar, ceea ce era un mare merit; astfel, în fundul mării au ajuns toate întregi, intrate în folosul lui Poseidon, la două mii de metri adâncime, ca un suprem omagiu din partea armatorului și a vicecomandantului, iubitori ai mării și ai mitologiei. Vesela și cristalele, în genere, „se sparg” de la sine, atunci când nu mai vor să rămână întregi; aceasta este versiunea personalului, care ridică din umeri și spune simplu: „S-au spart”. Nimeni nu avizează de aceste întâmplări, ce sunt tănuite și ies la iveală numai ocazional sau la proxima folosire a cristalelor. Numai după lungi interogatorii, răspunsurile pot fi scoase cu cleștele din gură. Natural, dauna este întotdeauna a stăpânilor. Pe nave însă și în restaurante, pentru limitarea riscului spargerii și cointeresarea mânăuitorilor, s-a introdus sistemul unei despăgubiri parțiale, între 10 și 30 la sută, ceea ce face ca personalul să devină mult mai atent, zicala „interesul poartă fesul” rămânând permanent valabilă.

Acesta a fost echipajul și personalul iahtului *Banat*, în ultima sa croazieră. Pentru aprecierea performanțelor sale, este nevoie să fie cunoscute caracteristicile acestui vas, considerat ca o „perla a Mediteranei”, de care, la incendierea și scufundarea sa, s-a ocupat toată presa europeană.

Vasele, care, încă de la naștere, capătă o personalitate și un nume, în țările anglofone sunt tratate ca „persoane”, fiind desemnate prin pronumele *she*, ce indică persoana, nu *it*, care indică obiectul neînsuflețit. Ca orice persoană, orice navă are și o istorie

a sa, începând cu nașterea, la întinderea chilei pe traversele unse cu seu, de pe care va fi apoi lansată la apă. Pe chila din lemn robust, întreg la micile ambarcații sau îmbucat la cele mai mari, se inserează elementele corpului navei, întocmai cum coastele omului se leagă de șira spinării, alcătuindu-se astfel scheletul construcției. Aceste elemente sunt blocate de o contrachilă.

Istoria *Banatului* nu începe cu nașterea sa în șantier, ci cu atribuirea vânzării la mezat a unei bărci de 34 de metri, construită, în ultimul an al războiului, de către englezi, în șantierele lor din insula Whight, din Canalul Mânecii. Englezii au fost măștri în a destina astfel de ambarcații ușoare și rapide, din lemn de acaju, asemănătoare unor vedete, la îndeplinirea unor misiuni de recunoaștere sau a unor acțiuni de surprindere a inamicului. Această ambarcație nu ajunsese să îndeplinească nimic, căci a rămas în șantier până la sfârșitul războiului și, abia după aceea, nouă și încă nelansată la apă, a fost pusă în vânzare ca material rezidual de război. Era largă de cinci metri și jumătate, lărgime care, raportată la lungimea corpului, îi dădea suplețe și viteză, cu puțină forță mecanică, astfel încât corespundea scopului. Tot materialul era alcătuit din lemn de acaju, uscat, în afară de chila din lemn de pin rășinos și puntea din lemn african de tec, des întrebuințat în marină, care rezistă la intemperii și la apa sărată, nu putrezește, își păstrează culoarea albă și dă frumusețe punții. Peste elementele structurii au fost aplicate două straturi de fâșii de lemn de tec, subțiri de opt milimetri, încrucișate și izolate între ele cu o pânză impermeabilizată. Partea de deasupra liniei de plutire era chituită și vopsită din abundență, iar partea de sub aceasta era îmbrăcată în foi de aramă, de un milimetru grosime, care, în contact cu apa sărată a mării, producea sulfat de cupru, ținând departe scoicile și vegetația marină, care se depun pe fundul vaselor, îngreunând navigația. Puntea de tec avea o suprastructură numită teugă, octogonală în față, la timonerie și dotată cu un geam rotund, rotitor, pentru păstrarea vizibilității în caz de ploaie

sau de mare agitată, cu valuri în spume. În spate se afla o cabină relativ redusă, folosită de militari ca sală de primire și de așteptare, înainte de intrarea în acțiune. În continuare, la o înălțime de șaizeci de centimetri, era sala motoarelor, cu hublouri rotunde. Până la pupă mai rămânea puțină punte, unde se învârtteau marinarii. Când aceste ambarcații rapide au fost transformate în mijloace de supraveghere ale Ministerului de Finanțe, în spațiul liber de la prora, s-a montat o mitralieră pentru a convinge vasele ce făceau contrabandă să se oprească și să-i urmeze pe oamenii legii, în portul cel mai apropiat. Motoarele originale au fost cu benzină, foarte puternice, pentru a ajunge la 20-25 de noduri pe oră, în măsură să efectueze acțiuni rapide de lansare a unor torpile sau de simplă recunoaștere și reîntoarcere la bază. Pentru acest motiv, vedeta avea o mare sală de mașini.

Nemaifolosind, în zile de pace, în aceste scopuri, ea a fost vândută și înregistrată sub pavilion englez, pe numele unei societăți cu sediul în Gibraltar, colonie britanică, dar în Mediterana. Aici, aceste nave erau căutate pentru a fi folosite la contrabandă de țigări, cafea, ciorapi de nailon și alte lucruri de acest gen, cu valoare ridicată, dar și mai mare, atunci când intrau în vreo țară fără a plăti vamă. Conform legilor engleze, o navă face „comerț legal“, când își vinde marfa în larg, în afara apelor teritoriale ale unei țări. Aceste vase deveniseră un fel de magazine flotante și au fericit, în prima fază de după război, Spania, Franța și Italia și, desigur, Grecia, care se pretează foarte mult la astfel de operații, împreună cu numeroasele sale insule. Englezii socoteau, așadar, că făceau comerț legal atunci când aprovizionau, pe bani gheață, bărcile de pescari și alte ambarcații mai mici care, străbatând apele teritoriale, veneau să abordeze nava-mamă pentru „alăptare“ cu produse solide și mai puțin lichide, nefiind excluse însă nici acestea, sub formă de whisky, care, prin prezența învingătorilor în toate aceste țări, începuse să devină la modă. Aceste operații au durat aproape două decenii și mai continuă și astăzi,

în Sudul Italiei, unde garda financiară, dotată cu mijloace noi, moderne, cu radare puternice, cu viteză mare, cu mitraliere și chiar cu mici tunuri, de calibru redus, mai „pescuiește“, din când în când, câte o ambarcație camuflată ca transportatoare de mărfuri obișnuite sau ca barcă de pescuit. Singura marfă care a rămas la ordinea zilei și interesează mereu clientela, îndeosebi napoletană, organizată în cadrul grupărilor mafiote *camorra* și *'ndrangheta*, este tabacul, produs și confecționat în forma sa originală, americană. Napoli este un centru secular, dacă nu chiar milenar, pentru operații „extra“; astfel, o mulțime de napoletane trăiesc în mod riscant, dar preferă această ocupație muncii în fabrică, căci este în natura și temperamentul lor să se dedice comerțului la bursa neagră, care există chiar de pe timpul romanilor și al grecilor, ai căror descendenți îl continuă și astăzi, după stabilirea lor în orașul antic Cumae și în orașul cel nou, Nea Polys.

În insulele Baleare, tradiția și cărțile (scoase din circulație și plătite în aur) afirmă că cel mai mare bogătaş din Spania era organizat pentru acest comerț, având la dispoziție o flotă întreagă, cu vase mari și mici, care circulau în pace, nevăzute și ignorate de navele de control. Sub această protecție a zeului nevăzut, mijloacele de contrabandă, care aveau, probabil, semne deosebite de recunoaștere – poate o literă mare, pe coș, sau alte însemne –, nu se temeau să pătrundă și în apele teritoriale, pentru a descărca în liniște, la țărm, prețioasa încărcătură. Pe unele plaje se putea ajunge chiar foarte aproape de țărm, iar bărcuțele de tip pescăresc, cu burta largă, încăpătoare sub covertă, denumite în spaniolă *falucho*, puteau să tranziteze multă marfă, nu numai în larg, baloturile fiind adăpostite în pânțele lor, dar și la țărm, chiar pe covertă, când se făceau transporturi dese, pe distanțe scurte. Locul poate fi recunoscut prin prezența unor cazemate de beton, chiar la limita zonei terestre-maritime, proprietate inalienabilă a statului, de-a lungul căreia se întinde o proprietate privată, cu dune de nisip și pini maritimi de toată frumusețea, pe o

distanță de vreo șapte kilometri. Aceasta a fost probabil construită de garda financiară, dar, în acest caz, se află pe terenul statului. Dacă este pe teritoriu privat, s-ar putea să fi fost construită de stăpânii zonei, pentru mai buna apărare a proprietății contra unor eventuale atacuri dinspre mare. Activitatea aceasta, „comercială“, constituia, probabil, o completare a însemnatei activități desfășurate în timpul Celui de Al Doilea Război Mondial, când marele bogătaş, proprietar a peste o sută de întreprinderi de importanță națională, aproviziona, cu mijloace de război, atât puterile Axei, cât și pe Aliți, încărcând adesea nava cu alimente și lăzi bine închise și sigilate, dintre care multe conțineau cărămizi și piatră, iar după plecarea acesteia, alt serviciu al marelui grup de puteri respectiv îi informa pe adversari, pentru ca aceștia să torpileze nava.

Operațiuni comerciale curate, dar ingenioase, în lupta eternă cu Ministerul de Finanțe, s-au prezentat și sub altă formă: cantități mari de bocanci, rămase neutilizate la terminarea războiului, au fost puse de americani pe piață, la prețuri derizorii, ca reziduri belice. Grupul în cauză le-a cumpărat, dar expedierea lor s-a desfășurat în două etape: primul transport a fost alcătuit numai din pantofi pentru piciorul drept, care, odată ajunși în mod oficial la vamă, au fost abandonati, iar după două luni de înmagazinare în antrepozitele vamale, au fost vânduți prin licitație. Dar cine să cumpere cincizeci de mii de bocanci pentru piciorul drept? Așa că nimeni nu s-a prezentat la licitație, în afară de două sau trei persoane care reprezentau același grup, deși aveau aerul unor concurenți, și care au cumpărat marfa. Astfel, nu se mai plăteau taxe vamale, care, în Spania postbelică, erau egale cu peste 50 la sută din valoarea mărfii. După o lună, sosea al doilea transport, probabil în alt port, cu cincizeci de mii de bocanci pentru piciorul stâng. Se repeta operația și, după împerechere, bocancii, care puteau să încălze cinci divizii, erau puși pe piață la prețul real, dictat de cerere, care, fără vamă, aducea beneficii excepționale. Natural că, pentru astfel de operații era nevoie de o minte

iscoditoare, care o depășea pe cea a iscusitorilor legiuitori, care nu prevăzuseră o astfel de situație. Un ziarist și scriitor îndrăzneț – nu se știe dacă la fel de iscoditor – a scris și publicat o carte cu titlul *Ultimul pirat al Mediteranei*, pentru care, îndată după apariție și prin tratative „amenințătoare“, au fost cumpărate drepturile de autor pentru toate țările din lume. Astfel, scriitorul s-a îmbogățit, dar și-a pierdut liniștea, măcinat de frică și nu se știe unde este și cum și-a terminat cariera, în urma provocării lansate marelui bogătaş, descris în cartea sa. În orice caz, dacă nu s-a calificat prin scrisul său temerar, s-a calificat foarte mult drept comerciant, care a știut să facă previziuni pentru un marketing bine calculat, bizuit pe șantaj. S-ar putea ca intențiile sale să fi fost curate, în dorința de a informa un public neștiutor asupra felului cum se pot face bani și averi, cum pot pescui în aur rechinii cu mare faimă, care există nu numai în mare, ci și pe uscat. Urmarea bună a fost însă următoarea: personajul interesat a însărcinat un alt scriitor să publice o carte în care să prezinte calitățile sale pozitive, de mare comerciant, care crease locuri de muncă pentru zeci de mii de persoane și o bancă cu renume internațional, contribuind prin aceasta la dezvoltarea economică a țării. Talentele sale le dovedise chiar de tânăr, când începuse, pe contul său, o afacere de vânzare de porci, într-un sat din Mallorca, făcând astfel concurență tatălui său. Grupul fondat de el a ajuns la a treia generație, iar miliardele din capitalul de care dispune dau forță propulsoare întreprinderilor ce-i aparțin.

Vasul său, sub pavilion englez, cu sediul în Gibraltar, purta un nume foarte frumos, *Silent Dawn*, adică „Zori liniștite“, căci operațiile pe care le făcea aveau nevoie de liniște și se desfășurau înainte de zorii zilei. Socotindu-se că face comerț legal, după concepția mercantilă engleză, n-a mai avut nevoie de motoare puternice și costisitoare și, în fond, periculoase, căci benzina, la bordul navelor, fiind volatilă, a produs multe accidente, făcând să explodeze diverse bărci cu motor sau unele nave mai mari, cu

toate măsurile de aerisire luate. Proprietarii au considerat că era bine să înlocuiască motoarele respective cu două motoare diesel, cu motorină, marca *Berghius Kelvin*, de la Glasgow, din Scoția, de șase cilindri și o sută treizeci și cinci de cai putere, fiecare. Porneau cu motor electric, dar aveau un volan suficient de greu, pus în mișcare de mâna robustă a unui sau a doi marinari. Motoarele, care nu depășeau o sută cincizeci de turații pe minut, erau foarte bune și fuseseră puțin folosite, căci, ținând cont de traficul pe care-l efectua barca respectivă, cele mai multe ore erau petrecute nu în navigație, ci în așteptarea clienților, dincolo de marea teritorială, unde aceasta ținea prăvălia deschisă. Clienții spanioli, cu bărci mici de pescari, care veneau să cumpere marfa, erau adevărați contrabandiști, căci intrau în apele teritoriale și treceau linia de frontieră fără a plăti vama, fără licență și transfer de devize și fără alte operații legate de comerțul exterior. Totuși, garda financiară, care are, desigur, informatorii săi, a dat de urma proprietarilor societății din Gibraltar și a descoperit, probabil, că posesorii acțiunilor erau tot spanioli, poate chiar din Baleare, care voiau să treacă drept englezi. După cum s-a văzut mai sus, locuitorii din aceste insule știu să se travestească bine sub veșmintele legalității.

Balearele erau bine aprovizionate, nu numai de flota importatorului de marcă, ci și de flota unor *outsideri*, denumire dată mărginașilor care operează într-un anumit sector. Aceștia erau probabil proprietarii a două bărci de treizeci și patru de metri și a altor două, de douăzeci și patru de metri, toate de aceeași formă și origine și servind aceluiași scopuri. Toate de culoare gri, pentru a se confunda ușor cu marea, circulau în Mediterana de vest, în apropierea coastelor spaniole, până când, într-o zi, garda financiară, ajutată de marina militară, le-a capturat și sechestrat, aducându-le la Palma de Mallorca și ancorându-le în bazinul cel mare din Portul Pi (Porto Pino). Acolo au zăcut multă vreme, căci, după confirmarea oficială a sechestrului, administrația

financiară a încercat să le pună în vânzare, dar prea puțini cumpărători s-au arătat. Singura lor destinație părea să fie transformarea în bărci turistice, căci reluarea activității precedente era exclusă. Una din motovedetele mici a fost vândută, dar pe celelalte n-a pus nimeni ochii, nici după trei licitații. Potrivit legii, la fiecare licitație prețul se înjumătățea, iar la a patra prețul a ajuns la 10 000 de dolari pentru barca cea mare și la ceva mai puțin, adică la 8 000, pentru cea mică.

Ajunsesem în insulele Baleare în vara anului 1960, venind cu *Drăganul Mărilor* din Sardinia, pentru a-l întâlni pe girant, director general al Societății Naționale, exploatatoare a monopolului de distribuție a gazelor lichide, Benito Cid de la Llave, fost colonel de manutanță, care aprovizionase Madridul cu făină și acum, din 1957, o făcea cu gaz butan. După ce-i predasem, în 1957, toate studiile mele de marketing, făcute timp de șapte ani în Spania, și-i oferisem toată experiența mea, acumulată în alte țări, în materie de distribuție a energiei domestice de mare importanță, Llave s-a arătat dispus, în anul 1960, să-mi acorde o concesiune de distribuție a buteliilor în zona Madridului – o activitate mai mult de transportator la domiciliu, pe care o socoteam incompatibilă cu intesesele mele –, precum și una de distribuție în butelii proprii, de mici dimensiuni, până la cinci kilograme, a așa-zisului „camping“, cu aparate de consum mai ieftine, pentru populația mai nevoiașă. Această din urmă propunere am materializat-o, introducând 1 300 000 de butelii de trei kilograme, la un milion de familii. Pentru continuarea bunelor relații publice și umane, această întâlnire în apele insulelor Baleare ar fi fost bine venită și pentru nava butanieră *Cornelia*, de mine amenajată în 1952, prima din Mediterana și din alte părți ale lumii, cu rezervoare orizontale. Ea venea să fie încărcată cu gaze la rafinăria din Cartagena, de pe coasta de sud-est a Spaniei. Eu am sosit la timp, atât cu *Drăganul Mărilor*, cât și cu vasul *Cornelia*. Domnul Cid de la Llave n-a mai putut, din păcate, să vină și, ca să nu rămână

cu gura amară, i-am trimis cu avionul niște pești de mare foarte gustoși, numiți *cernie* în italiană, prinși în dimineța zilei de pescarul submarin Raul Verneti, pe care îl aveam la bord. Mă simțeam obligat, căci, în conversațiile de la Madrid, mă învățase expresia spaniolă referitoare la bunătățile de prețuit în materie alimentară: *de la tierra el cordero, de la mar el mero*, adică „de pe uscat mielul, din mare merul“ (alt nume al *cerniei*, de data aceasta, în spaniolă). Trecând prin port și prin marea radă am văzut mereu aceste patru ambarcații ce se degradau pe zi ce trece, se încărcau cu scoici mici, tăioase, care se așezau cu predilecție pe partea submersibilă a navei și cărora, fiind mici și tăiate, li s-a dat numele de *denti di cani*, adică dinți de câine. Viermi specializați în roaderea lemnului în apă, un fel de carii marine, se introduseseră în chila lui *Silent Dawn* și în scândurile care înfășau barca, în punctele unde foaia de aramă cedase din cauza curenților galvanici excesivi. Există riscul ca apa să pătrundă pe lângă chilă și să inunde compartimentele, deteriorând iremediabil nava. Cu vicecomandantul Teresa și cu pescuitorul Verneti am vizitat de mai multe ori *Silent Dawn*-ul, pe care pusesem ochii, cu gânduri mari, anume de a-l transforma într-un iaht de două ori mai mare decât *Drăganul Mărilor*. Ideea nu era nouă, căci în Sardinia, Francesco îmi arătase o ambarcație similară, destinată transportului condamnaților de la Porto Torres la insula Asinara și aprovizionării lor. Era vorba ca această navă să fie pusă în vânzare. Cu aceste proiecte în minte, o vedeam deja transformată și fiecare vizită era un prilej de a discuta despre eventuala cumpărare și transformare a sa. Entuziasmul amândurora crescuse până într-atât, încât hotărârea de a o cumpăra, participând la o nouă licitație, era stânenită de teama ca nu cumva aceasta să fi fost deja atribuită altui cumpărător. Mare a fost bucuria când, mergând la administrația financiară, la secția tribunalului de contrabandă, un grefier mi-a spus că *Silent Dawn* fusese licitată de trei ori, fără cumpărători și, dacă o solicitam, putea fi pusă pentru

a patra oară la mezat, cu bune probabilități (ba chiar cu certitudinea) de a fi cedată imediat. Am îndeplinit formalitățile necesare și așteptam cu nerăbdare licitația. În sfârșit, într-o zi de septembrie, la orele 10 dimineța, m-am prezentat, împreună cu Teresa, în sala licitațiilor, din palatul administrației financiare, numită aici *Delegaci'n de Hacienda*. Licităția nu începuse, avocatul statului, președinte al comisiei, lăsase timp aproape o oră licitanților, ca să facă pregătirile necesare. Fusesem prevenit de grefier că existau grupuri organizate care făceau afaceri pe marginea acestor licitații, cumpărând la prețuri joase obiectele vândute sau konkurând cu alți licitanți adevărați, pentru a ridica prețul, cu beneficii pentru administrație, motiv pentru care se lăsa timp pentru aranjamente. Aceste grupuri mai făceau însă și alte mașinații, apropiindu-se de licitanții noi, neștiutori, și propunându-le să nu ridice oferta prea mult, în schimbul unei sume care să li se plătească fie înainte, fie după licitație. Când am înțeles acest lucru, în sala pașilor pierduți, m-am apropiat de Teresa și am comentat faptele noi, iar ea, dată fiind repulsia sa pentru șantaj, mi-a recomandat să le resping propunerile cu indignare. Și prima mea reacție la șantaj este aceeași, dar prea eram încălzit de dorința de a ajunge în posesia acestei ambarcații și eram în cumpănă dacă era cazul să mă pun de acord cu acești bandiți. Am convenit împreună să nu cedăm și să-i ignorăm pe acești exploataitori, cu tot riscul, pentru noi, de a rămâne fără barcă. Reîntorcându-mă la ei, i-am găsit în discuție cu un american din Canada, care, luat prin surprindere cu aceleași argumente, nu înțelegea ce vor aceștia de la el și, cum nu prea știau englezește, am intervenit eu, luând funcția de interpret și îndreptând toată atenția asupra lui Parcell și a nevestei sale; astfel, am devenit pentru ei un fel de consultant. În acest mod, n-am mai dat răspuns negativ celorlalți și timpul s-a scurs în explicații și tratative, după care, la un moment dat, m-am eclipsat și, împreună cu Teresa, am intrat în sala de licitații. Pentru acești paraziți a fost o zi neagră,

căci, pare-se, nici americanul nu a marșat, pe motiv că nu înțelege, arătându-le o față de om căzut din lună. S-a anunțat începutul licitației și toți au intrat în sală. Avocatul statului, Miguel Coll, a deschis ședința și a început cu ambarcația mare, *Silent Dawn*, așa cum cerusem, repusă pentru a patra oară pe rol. De la ultimul preț cerut, de 20 000 de dolari, era oferită, de data aceasta, la 10 000 de dolari. La prima strigare a grefierului, nimeni n-a dat nici un răspuns, căci eu așteptam să văd dacă este cineva interesat să o cumpere. La a doua strigare, la fel, n-a reacționat nimeni. La a treia strigare, grefierul și președintele comisiei, avocatul Coll, cu ochii pe mine, m-au determinat să răspund prin formula rituală.

– *Cubierto* – adică „acoperit“, pronunțat cu mare emoție. Au urmat secunde pline de încordare, iar apoi întrebarea:

– Oferă cineva mai mult? Alte minute, lungi cât orele, după care președintele a bătut în masă și a strigat:

– *Assignata!*

Un suspin de ușurare, din fundul inimii. Amândoi bucușori, ne-am prins de mână și am asistat apoi la licitația ambarcației de 24 de metri pe care voia s-o cumpere americanul, Jack. Nici la strigările acestei ambarcații nimeni, în afară de el, n-a reacționat, fiindu-i astfel atribuită. Cei doi cumpărători s-au întâlnit și au comentat faptele, mulțumiți că nu fuseseră constrânși să le plătească chibiților comisionul râvnit și anticipând idei asupra utilizării și transformării vaselor lor. Soția americanului, Joyce, în bucuria ei, s-a grăbit să ne spună că în salonul pe care-l vor face, dorea să instaleze un *fireplace*, adică un șemineu, pe care se gândea să-l folosească pentru barbecue, uitând că ambarcația era de lemn și putea să ia foc, iar, în timpul navigației, vântul putea să intre pe coș, umplând salonul de cenușă și de scântei.

Am luat de îndată contact cu grefierul, unde mi s-a explicat ce formalități contractuale și de plată trebuiau îndeplinite. Am rămas de acord ca atribuirea să se facă pe numele unui mandatar al meu,

cetățean spaniol, care să-și rezerve dreptul de a indica destinatarul sau numele definitiv al cumpărătorului, în decurs de cincisprezece zile, pregătind, în același timp, un cec de șase sute de mii de pesetas, valoarea, în moneda națională, a celor 10 000 de dolari. Eram mult prea proaspăt sosit la Palma și aveam puține relații. Directorul local al Societății Butano, pe care l-am cunoscut și ajutat cu asistență tehnică, de îndată ce am sosit aici, i-a cerut funcționarului său să devină procuristul meu, cu această ocazie. Am ajuns, în acest fel, stăpân al bărcii dorite, dar mă gândeam să trec proprietatea și pavilionul pe numele unei societăți din Panama, ale cărei legislații acordă facilități tuturor vaselor sportive și comerciale, astfel încât flota mercantilă cea mai mare din lume aparține, teoretic, acestui stat. Am luat imediat contact cu consulul panamez de aici, Sebastian Feliu, cerându-i să îndeplinească formalitățile necesare pentru constituirea societății sau înscrierea unei sucursale a Societății Dragofina, cum s-a și făcut, obținându-se pe acest nume licența de navigație.

De atunci înainte, preocuparea mea a fost ca barca să nu se scufunde. Împreună cu Vernetti, m-am transformat în expert subacvatic și, inspectând bine punctele posibile de pătrundere a apei, l-am însărcinat pe acesta să le „cârpească“ cu mici foi de plumb, fixându-le cu niște cuie bătute sub apă, căci, cu toată greutatea, ciocanul se poate folosi și în mediul lichid. El a săvârșit de îndată operația, utilizând butelii de aer sub presiune, anume făcute pentru pescuit și lucrări în imersiune. Măsurile luate de mine au fost extrem de utile. În schimb, barca soră, de 34 de metri, n-a fost cumpărată de nimeni și, întrucât avea deja o anumită cantitate de apă în pânțele, administrația financiară a socotit potrivit să ceară șantierului naval Rosas să o tragă pe uscat, ceea ce s-a făcut de urgență. Aceasta a rămas mai multe luni pe șantier, în așteptare, până când nota cu cheltuielile de găzduire s-a ridicat peste valoarea sa, iar statul a atribuit-o șantierului, pentru a acoperi costul chiriei. Singura deosebire dintre cele două „gemene“ a fost

dotarea acesteia cu două motoare, de 12 cilindri și cinci sute de cai putere fiecare, care aveau o valoare mai mare decât motoarele de pe *Silent Dawn*. Domnul inginer La Rosa a pus imediat în lucru barca și, într-un an de zile, a transformat-o într-un frumos iaht, pe care l-a botezat *Artemisa*. Am întâlnit-o în portul Sfântul Anton Abad, de la Ibiza, într-o dimineață, pe la orele 5-6, când acostase alături de *Drăganul Mărilor*, abia sosită după traversarea canalului dintre Mallorca și Ibiza, după o călătorie de vreo zece ore, la bord fiind proprietarul singur, foarte bine dispus de la șampanie, după botezul și voiajul inaugural. A folosit-o puțin, dar a închiriat-o mult, astfel încât barca a ajuns într-o bună zi până în Italia, la Portofino, unde bateriile mari de serviciu, montate într-o cambuză, la pupă, au explodat, făcând să sară în aer puntea, din cauza hidrogenului emanat în timpul încărcării și a lipsei unei ventilații suficiente. *Artemisa* a mai supraviețuit însă multă vreme, căci beneficia de revizia și de reparațiile continue în șantierul proprietarului său, care i-a prelungit, în felul acesta, viața. Corpul navei a fost menținut în starea sa inițială și numai teuga de pe punte a fost transformată în timonerie, bucătărie și salon, cu posibilitate de comandă deasupra, în aer liber; în interior, nava a fost împărțită în cabine și băi, operație făcută în mare grabă, cu lemn și mochetă din abundență. *Artemisa* n-a devenit o ambarcație de lux, ci una frumoasă, bună doar de închiriat.

Altă soartă avea să aibă *Silent Dawn*, cu numele său frumos, american. Primul gând al armatorilor a fost de a o folosi ca model pentru o construcție nouă, căci linia desenată de creatorii săi englezi era foarte bine studiată și aceasta este important pentru o navă, ca să înfrunte cu siguranță și succes undele mării. A fost remorcată la cheul vaselor de pescuit, lângă pompa de motorină navală și în apropierea șantierului portului. Aici se putea lucra la demontarea suprastructurilor interne și externe și la scoaterea motoarelor, care au fost depozitate în garajul vilei, unde n-au stat multă vreme, căci vicecomandantul căpitaniei, domnul Cuervo,

a găsit doi cumpărători pentru ele. Aceștia aveau în construcție două ambarcații de șaisprezece metri, plate și largi, folosite pentru transportul turiștilor la plajele Mallorcăi, căci Palma însăși nu este clădită pe partea nisipoasă a golfului, ci în zona cu cale naturale, în rocile și grotele de la țărm. Orașul vechi era încercuit de ziduri de cetate, care dăinuiesc și astăzi.

Prețul obținut din vânzarea celor două motoare a fost tot de 10 000 de dolari, din care s-a plătit un comision firesc, de cinci la sută, prietenului mijlocitor Cuervo, cu familie numeroasă.

În luna aprilie 1961, primul oaspete al vilei a fost marele pictor român Dimitrie Beria, din Iași, care se afirmase în străinătate – mai întâi în Europa, apoi în America – și datorită sugestiei mele de a plasa peisajele maiorchine pe marea piață, cu plata în dolari. El a voit să eternizeze într-un desen colorat, caracteristic stilului său, vechea înfățișare a navei *Silent Dawn*. În cursul unei luni de sejur în casa noastră, a fixat și vila, cu împrejurimile sale, așa cum era în anul 1961, numai cu o stradă obținută prin umplerea cu pământ și o rocă-insulă în față, absorbită apoi într-o a doua stradă, paralelă, realizată după douăzeci de ani de la prima expansiune a Palmei spre mare, care a devenit astăzi aproape o autostradă de mare circulație. Nici Clubul Maritim nu exista, și nici Institutul de Oceanografie nu se mutase pe terenul smuls din mare, la intrarea căruia am așezat o mare placă de marmură și o efigie, închinată marelui savant Emil Racoviță, fondatorul științei numite biospeologie. După terminarea operației de demontare a vechilor structuri ale bărcii, nu au rămas decât corpul navei și coverta. *Silent Dawn* a fost apoi încredințată șantierului Ballester de alături, condus de fiul fondatorului, un bărbat de patruzeci și cinci de ani, priceput în arta construcțiilor, dar fără nici o autoritate sau putință de control asupra muncitorilor și maiștrilor, care mai mult se ascundeau la umbra ambarcațiilor, decât să înfrunte lucrul început și programat, ce trebuia terminat la o anumită dată. Am convenit cu el să schimbe chila, montând, în schimb, una din

lemn foarte dur, numit *palo hierro*, care cântărește 1 200 kg pe metru cub și în apă nu plutește, ci se duce la fund. Vechea chilă am dus-o acasă, ca amintire, și, mâncată de carii cum este, servește și astăzi ca grindă pentru susținerea căminului din pivnița vilei, devenită cramă. Am mai contractat îmbrăcarea întregii nave cu scânduri de acaju, de 25 de milimetri grosime, realizându-se astfel un nou corp interior, o dată și jumătate mai gros decât cel inițial, încrucișat, care a servit drept model. Totodată, am refăcut puntea în lemn de tec nou, din laturi îndoite în apă clocotită, ca să urmeze forma navei, strângând și încheind totul la prora. În aceasta constă frumusețea unui iaht sau a unei bărci cu motor. Lațurile montate drept și tăiate acolo unde ating corpul navei nu sunt un semn de calitate și caracterizează construcțiile în serie. Între ele, spațiul se restrânge prin călăfătuire cu sârmă bătută cu dalta și ciocanul de lemn, iar, pe deasupra, în locul bitumului de altădată, se folosește astăzi un cauciuc lichid care, în contact cu aerul și soarele, vulcanizează, întărindu-se și lipind cele două laturi, pe care le urmează când acestea se dilată ori se strâng, sub acțiunea căldurii solare sau a răcorii de dimineață, sub rouă. O ambarcație de calitate are, în mod obișnuit, o formă rotundă sau, mai bine zis, de ou. Apa, împinsă de elice, se prelinge fără a forma, ca în cazul cupelor tăiate drept, o masă lichidă care frânează. La aceste argumente și explicații n-am putut obiecta și nici n-am rezistat fără a da însărcinarea să se adauge doi metri și jumătate la pupă, dând astfel o nouă linie acestei nave. Meșterul Antonio, care a realizat modificarea, era unul din vechii dulgheri, care mai știau încă să realizeze cu dibăcie, artă și gust o astfel de operă, la care era necesar să se taie lemnăria internă și externă, în forme bine studiate, fără multe desene din partea arhitecților navali, fierbând scândurile și mai ales încălzindu-le la flacără aprinsă, într-un butoi ținut alături, pentru a proteja șantierul contra unui eventual incendiu. În cele din urmă, pupa a obținut formele ei ideale și, cu această lucrare, însuși meșterul

Antonio și-a încheiat cariera de-o viață, ieșind la pensie sau, după expresia locală, „jubilându-se“. Pentru ca „jubilarea“ să fie mai plăcută, l-am cinstit, în mod spontan, fără nici o obligație, cu o sumă pe care a știut s-o aprecieze. Costul acestor lucrări a fost stabilit la 3 000 000 de pesetas, cu adăugarea a 500 000 în plus, pentru pupa în formă de ou, sumă echivalentă cu circa 60 000 de dolari. Operația, în loc să dureze patru luni, a ținut un an de zile, căci, ori de câte ori mergeam în vizită, găseam jumătate din muncitori întinși la umbra bărcii, așteptând să treacă timpul, deoarece, fiind plătiți cu ziua, erau interesați să întindă orele cât mai mult. Îl întrebam pe domnul Ballester de ce nu-i ceartă și de ce nu-i stimulează la nevoie, iar, pentru trândăvie, de ce nu-i sancționează? Chiar când mergea el însuși să-i vadă, nu se mișcau sau cel mult se întorceau pe cealaltă parte, ca șarpele boa la soare. Parcă îi era jenă sau frică să le vorbească și, dezgustat, se retrăgea și el în biroul situat în partea de sus a pavilionului, de unde putea să privească în curtea șantierului, dar fără nici un rezultat. Din această operație, cred că domnul Ballester n-a realizat nici un beneficiu, căci acesta, deși calculat în momentul contractării, a fost apoi absorbit de muncitorii leneși.

În același timp, muncitorii angajați direct de mine sau, mai bine zis, aduși din Italia, de la Porto Torres, și anume dulgherul Tonino Coppollecchia și motoristul-patron Francesco Secchi, angajați ai ButanGas-ului – la care se adăugau Pepe Blanco, ca marinar devenit ajutor de dulgher, precum și un tânăr ucenic, care făcea curățenie și dădea meșterilor sculele la mână, au început lucrările interioare pentru a împărți spațiul în cabine, băi, coridoare, scări, sală a mașinilor, încăpere pentru instalația hidraulică și pentru rezervoarele de motorină și apă, precum și atâtea altele. Acasă elaboram planuri generale sau parțiale și, în acest domeniu, mi-a fost de mare utilitate Teresa, cu talentul ei de desenator. Ea putea nu numai să deseneze un plan, dar și să desfășoare imaginea în perspectivă, ceea ce ușura înțelegerea de către

muncitorii noștri a ceea ce doream să facem. Ei nu erau simpli executanți, căci înaintea unei decizii finale și a realizării unei lucrări, discutam și ne sfătuiam cu ei cum s-ar putea ca aceasta să iasă mai bine și mai frumos. Pentru o astfel de construcție nu contează numai utilitatea și practicitatea, ci, în primul rând, estetica, adică linia vasului și gustul în realizarea interioarelor, ca formă, aspect, culoare și calitate a furnirului și a placajului, ca și a melaminei care ajunsese la modă, neavând nevoie să fie vopsită ulterior. Talentul lui Tonino și experiența sa în acest domeniu, acumulată, la începutul carierei, într-un șantier din Porto Torres, erau de mare folos, căci el știa cum poate fi lucrat lemnul de-a lungul fibrei sau de-a curmezișul, știința de care trebuie să se țină cont la orice lucrare, mai ales când este vorba de îmbinări și îmbucări, folosind cât mai puține cuie și șuruburi. În Antichitate, se construiau nave întregi fără nici un cui metalic – chiar și în timpurile noastre construindu-se, astfel, vasele de pescuit –, iar când se folosea totuși vreun cui, acela era din lemn. Marea este corozivă ca un acid și la fel este și atmosfera marină, care face să ruginească orice obiect metalic sau să se sulfatizeze obiectele de bronz și de aramă. Numai plumbul nu este atacat de mare și de aceea romanii și fenicienii foloseau ancore grele de plumb, căci fonta, cu toate aplicațiile ei, nu era bine cunoscută, pare-se, în acea vreme.

Nu este lucru ușor să se confere o funcționalitate tuturor spațiilor inegale ale unui corp de navă. În plus, trebuie să se țină cont de posibilitatea întreținerii, adică a ridicării podelei pentru a vopsi țevăria, a înlocui robinetele, a curăța rezervoarele, vopsindu-le și repunându-le la locul lor, a inspecta instalația electrică, a curăța și vopsi coca, pentru că doar în felul acesta lemnul rezistă, la fel ca și fierul, care, altfel, ruginește. Aveam tot timpul în vedere acest obiectiv, care condiționa multe lucrări. Inginerul La Rosa n-a ținut însă cont de acest aspect, instalând la repezeală rezervoarele, destinate să moară împreună cu nava, deoarece nu

mai puteau fi scoase, fiind montate deasupra pereților despărțitori. În plus, le-a făcut din tablă de fier, care, cu timpul, prinde rugină. Noi, mai prevăzători, am umplut toate coridoarele cu rezervoare din tablă de oțel inoxidabil, pentru marea cantitate de apă de care voiam să dispunem, fără excesive limitări, impuse de obicei la bord. Rezervoarele de motorină puteau fi din tablă de fier neagră, căci la exterior erau vopsite, iar la interior întreținute de însăși grăsimea motorinei. Pentru a putea fi curățate, au fost prevăzute cu un fel de deschideri rotunde, pe unde se putea intra. Acolo unde a fost posibil, chiar țevăria pentru apă a fost realizată din oțel inoxidabil, pe când cea pentru motorină era din fier galvanizat. Prizele de apă și descărcările în mare erau din tablă de oțel inoxidabil, iar robinetele aveau toate un sistem de închidere cu lamă. Astăzi sunt înlocuite cu robinete sub formă de sferă, după modelul vanelor de la butoaiile de vin (un cep cu bilă).

Pereții despărțitori au îmbrăcat puținele despărțituri vechi, izolate din două părți cu spumă de poliuretan și căptușite cu foi de melamină, în culori bine alese, cu gust italian. În această materie, Teresa era imbatabilă, căci asortarea culorilor pereților cu mocheta, cu obiectele sanitare, cu mobila și perdelele, este o știință și o artă posedată de cei care au simț pictural. Montarea scărilor în interiorul vasului și utilizarea spațiului de sub scară, pentru o baie sau alte servicii, ce puteau fi folosite de mai multe cabine, dădeau de gândit, ținând cont de înălțimea descrescătoare, ca și de direcția de coborâre. Tot corpul vasului a fost utilizat sub punte, pentru „zona de noapte“, adică pentru dormit și băi, rezervându-se, pentru activitățile diurne partea de deasupra, cu saloane, bucătărie, birou către prora, iar deasupra acestuia, cabina de comandă, denumită, în mod comun, timonerie. Un merit pe care mi-l pot atribui a fost îmbinarea a două scări suprapuse, care permiteau coborârea spre coridorul de la prora și urcarea în cabina de comandă, aceasta din urmă alcătuind plafonul celui dintâi, care pornea din salon. Accesul în cabina de la pupa se făcea tot

din salonul împodobit cu o balustradă frumos lucrată în lemn. Părțile laterale ale navei, cu spațiul mai redus în partea de jos, pot și trebuie să fie folosite pentru dulapuri, îndeosebi la pupa și la prora. Mulți dintre pereți separau barca în compartimente impermeabile, astfel încât, dacă aceasta ar fi fost perforată sau una din scândurile sale, mișcându-se, ar fi lăsat să intre apă, ea nu s-ar fi scufundat, căci era menținută în stare de plutire de aceste compartimente. Sala mașinilor avea o ușă de intrare făcută din fier, cu garnitură de cauciuc, care putea fi închisă ermetic. Aici nu este voie să pătrundă apa, căci motoarele inundate nu mai funcționează, condamnăm barca la scufundare. Motorul este inima unei nave și de aceea, pentru o dublă siguranță, s-a introdus sistemul propulsiei cu două motoare și două elice, ceea ce avantajează și manevrarea, iar în caz de avarie a unui motor, continuarea navigației se poate face cu celălalt motor. Tot din aceste motive, aici se găsește și centrala electrică, cu grupurile electrogene și tabloul cel mare al transformatoarelor și al distribuției curentului electric în corpul navei. Pentru o mai bună izolare, țevile și cablurile care trec prin pereți sunt prinse în garnituri ermetice, astfel încât apa să nu poată trece pe de lături, dintr-un compartiment într-altul. Tuburile destinate să absoarbă apa ce se adună în santină sunt independente, fiecare în compartimentul său, fiind comandate printr-un robinet aflat în sala mașinilor. Ele se opresc într-un colector, din care pompele absorb apele reziduale. Același sistem este folosit și pentru pomparea în mare a apelor negre din rezervoarele de acumulare, unde se scurg băile, cu lavoarele și dușurile lor. Serviciile igienice ce folosesc apa din mare se descarcă direct în acest imens rezervor de regenerare al naturii, prin intermediul unor pompe de mână sau electrice, pe care fiecare trebuie să le mânuiască singur, în vederea eliminării reziduurilor proprii. Natura impune anumite legi, care nu pot fi evitate. Este obligatoriu ca iahturile care poposesc, înșesate ca sardelele, în anumite porturi și în cluburile nautice, să

dispună de toalete chimice în timpul sejurului. Dacă aici s-ar descărca toate reziduurile marinarilor de la bord – căci, în genere, oaspeții nu stau să-și petreacă viața la bord, în cluburi, deși multe iahturi sunt folosite ca locuințe flotante –, tot clubul respectiv ar căpăta un aspect dezagreabil, împodobit fiind cu tot felul de „trandafiri” plutitori și de un miros care, desigur, n-ar mai fi de roză. Aceasta, în teorie. În practică, se numără pe degete iahturile cu toaletă chimică. Descărcările se fac direct în mare, căci natura a prevăzut și această trebuință, spălând fundul golfurilor prin curenții marini, care cară toate murdăriile porturilor și canalelor; altfel, n-ar fi fost posibilă construirea unui oraș ca Veneția, unde nu există canalizare, totul descărcându-se în canale, inclusiv în romanticul Canal Grande. Fluxul și refluxul mișcă apele, tot la șase ore, ducându-le în larg, curățându-le și readucându-le reîmprospătate. La toate acestea se mai adaugă și opera bine-făcătoare a peștilor și a scoicilor, care ajută circulația materiei în natură.

Pentru construirea suprastructurilor de pe covertă, adică a teugii, am așteptat lansarea vasului la apă, după înlocuirea elicelor vechi cu altele corespunzătoare noilor motoare de 325 de cai-putere, cu supraalimentare, față de cele dinainte, de 135 de cai-putere, cu alimentare directă. Numai în apă ne puteam da seama de linia pe care urma să i-o dăm, pentru ca a avea o siluetă arătoasă și echilibrată. Teuga trebuie să fie centrată cu o ușoară deplasare spre pupa, nefăcând excесе în dimensionarea ei, spre a lăsa suficient spațiu la prora și alt spațiu liber la pupa și a dispune astfel de o punte, pe care se desfășoară viața în timpul verii. La treizeci și șase de metri lungime, socoteam că zece metri liberi în față, la prora și nouă metri liberi la pupa, erau suficienți pentru a construi în mijloc o teugă de șaptesprezece metri. După ce aceasta a fost desenată mai întâi în plan, la scară, apoi probată ca lungime și înălțime chiar la bord, cu ajutorul unor lanțuri și al unor placaje, a putut fi determinată dimensiunea sa cea mai potrivită, iar lateral

au fost lăsate două pasaje, a câte optzeci de centimetri fiecare. Înălțimea sa interioară a fost socotită după înălțimea armatorului (1,72 m), la care s-a mai adăugat o rezervă pentru oaspeții mai înalți, între care a excelat, ajungând până aproape de limita prevăzută în final, de 1,90 m, ambasadorul la Paris al Coreei de Sud, domnul Lee. Nici înălțimea timoneriei de deasupra nu putea să depășească o anumită limită și a fost stabilită la 1,80 m, egală cu cea a coșului frumos din spatele său, pentru a evita expunerea unor suprafețe prea mari la vânt și ridicarea baricentrului navei, prin montarea de greutăți suplimentare. De altfel, construcția coșului a fost ușoară, acesta fiind realizat din placaj rezistent, lipit cu soluții plastice, care-l făceau impermeabil. Mulțumită desenelor și probelor făcute, s-a putut da o linie foarte echilibrată și frumoasă bărcii, care, circulând apoi în Mediterană, a atras atenția tuturor, în porturi, provocând pelegrinaje din partea celor pricepuți în materie, spre marea noastră bucurie și mândrie.

Teuga a fost împărțită în trei. Partea din față, cu parbriz și ferestre de jur împrejur, a fost ridicată în formă conică, pe o linie ce trebuia să continue până sus, la catarg. Spațiul conic de sub ferestre a fost foarte bine folosit, pentru instalarea mai multor aparate și amplificatoare radiotelefonice. La mijloc, un birou, având, în partea stângă, un dulap cu alte aparate radiotelefonice, ca și tot felul de butoane și lămpi de semnalizare pentru ca, de aici, comandantul să poată supraveghea și cunoaște mersul navigației, al motoarelor, al generatoarelor etc. Nu lipsea nici mașina de scris Olivetti. Fusese instalat și un telex privat, care n-a ajuns însă să funcționeze niciodată, căci Curzio Bellini, însărcinat cu instalarea acestor aparate aduse din America, întârzia mereu punerea lor la punct, având, deși italian, obiceiuri spaniole: amâna, mereu, totul pe *mañana*, adică pe ziua de mâine. Lângă peretele biroului era un divan, care servea drept banchetă și pe care comandantul o folosea adesea pentru siestă și pentru o mai bună și liniștită gândire, în pace. În dreapta și-n stânga, două uși

îngăduiau intrarea, din două mici pasaje, unul pe scară, iar celălalt ducând la cabina căpitanului și motoristului și, în continuare, în sala mașinilor.

În spatele biroului se afla o bucătărie spațioasă, de trei metri și jumătate lungime, unde erau instalate frigiderele, mașinile de gătit, cambuza, masa de lucru și de prânz a personalului de serviciu. În dulapurile de sub masa de lucru, de-a lungul peretelui, ca și în cele atârinate pe perete, era ținută vesela necesară bucătăriei, în cea mai mare parte din oțel inoxidabil. Aici erau depozitate, totodată, și alimentele în conserve. Frigiderul industrial, așezat în bucătărie în timpul construcției vasului, avea în partea inferioară loc pentru legume și verdețuri, iar în partea superioară două compartimente-congelatoare conservau carnea și peștii. Cele două mașini de gătit aveau câte patru ochiuri fiecare, dintre care câteva erau electrice, iar celelalte funcționau cu gaz, oferind bucătarului multe posibilități pentru pregătirea alimentelor la plită, la foc și la cele două cuptoare. Buteliile de gaz nu erau însă în bucătărie, ci deasupra, în coșul decorativ, coborând printr-o țeavă de aramă până la mașinile de gătit, înzestrate cu robinete automate, adică deschise atâta timp cât funcționa flacăra și închizându-se automat la dispariția ei. Era o măsură de siguranță indispensabilă, aplicată astăzi aproape la toate bucătăriile moderne cu gaz, bazate pe un bulb încălzit, care, sub presiunea unui lichid, ține deschis robinetul. La răcire, lichidul își reduce volumul.

Dar să revin acum la noaptea fatidică a naufragiului. După ce toată lumea s-a retras în cabine, armatorul-comandant a mai zăbovit puțin după miezul nopții citind, cu mare interes, o carte asupra originii Universului, a marelui om de știință, dar și bun povestitor, Gamov, care, împreună cu clericul Le Maître, a emis teoria găurilor negre și a Big Bang-ului, mai târziu acceptată de toți astronomii. Mă distra teoria numerelor, expusă la început, în care se dădea ca exemplu un conte ungur. Întrebat care este

numărul cel mai mare pe care-l poate exprima, contele s-a oprit la numărul trei, motivând că după această cifră restul este... mult.

Mă retrăsesem în cabina din dreapta ca să n-o deranjez pe Teresa cu lumina, iar baba-oaspete, care se ținea bine, țănoșă și înaltă, cu un păr blond – greu de definit dacă era natural sau vopsit –, s-a retras, la rândul ei, în cabina de onoare de la prora, cu pat dublu, deși era singură și trecuse binișor de cele 70 de primăveri care, pentru ea, întârziiau să devină toamne și ierni inexorabile. Spre a dormi liniștită, deși nimeni nu o supraexcitase, decât fantezia ei, a luat, ca și în alte seri, pilula de rigoare – nu anticoncepțională –, anume aceea care liniștește și adoarme pe cei care suferă de mare. Ea nu suferea de nimic, dar cu extremă prudență lua acest produs, despre care am mai vorbit, cunoscut în lume sub numele de Dramamină, iar în Italia sub cel de Xamamină. Probabil că lua și acasă pilulele, în același scop de liniștire a sufletului său zbuciumat de la natură și pentru uitarea păcatelor, între care și acela mititel de a-și fi asasinat bărbatul, printr-o stratagemă ingenioasă, prin intermediul unor *killeri*, având ca alibi prezența sa, dis-de-dimineată, cu mașina (declarată avariata), în fața unui comisariat de poliție. Mă refer la editorul, bine cunoscut în Franța, Noël, al cărui ultim Crăciun a fost suspendat de dragălașa sa soție, care, mai târziu, s-a împrietenit cu Paul Valéry și a fost botezată – avea nevoie să fie – cu frumosul nume de Jeanne Voilier, nume masculin, similar cu cel al lui Georges Sand, cu care, în oarecare măsură, se putea asemui.

La 0.30 noaptea, am terminat lectura și am ațipit cam vreun sfert de oră, în pijamaua peste care pusesem, circulând pe vas, o jachetă maro, ușoară, de în și un pantalon corespunzător, cu care am apărut apoi în timpul naufragiului și la sosirea în Marsilia. Se poate adormi într-un ritm de vibrații, care, dacă e menținut, nu se mai simte. Dar te trezești de îndată ce vibrațiile se reduc sau se opresc, cum s-a întâmplat cu mine când căpitanul a oprit un motor, fiindcă pierduse ulei dintr-un tub care ducea la manometrul

de presiune, iar acesta, căzând pe tuburile de eșapament înfierbântate, putea provoca un incendiu. Un astfel de accident s-a petrecut și pe *Drago dei Mari*, pe când traversam, în timpul zilei, canalul dintre Mallorca și Ibiza, lung de șaptezeci de mile nautice, accident în urma căruia a luat foc peretele de lemn, căptușit cu carton gros, izolant, al sălii mașinilor, ce dădea spre baia armatorului. Prezența de spirit și curajul lui Francesco Secchi au dus la localizarea acestui început de incendiu, în condiții de căldură foarte ridicată, și la stingerea lui cu stingătorul manual de la bord, după ce toate capacele din podeaua timoneriei fuseseră deschise...

Am sărit ca ars din patul de sus al cabinei și m-am îndreptat spre sala mașinilor, unde erau adunați cei doi marinari, mașinistul și căpitanul, care abandonase timona și – ceea ce era și mai rău – stinsese și al doilea motor, lăsând astfel barca în voia valurilor care, în astfel de cazuri, ajung întotdeauna lateral și tind să răstoarne vasul. Dacă ar fi rămas un motor în funcțiune, timonierul ar fi putut să mențină prora în fața undelor și să asigure, în felul acesta, echilibrul vasului, chiar și fără stabilizatoare; astfel, situația ar fi fost menținută sub control, iar inițiativele luate ar fi avut o succesiune firească și calmă. Odată motoarele oprite, barca a rămas în voia sortii, pradă mării furioase, căci forța 4 produce unde de doi metri, transformând într-un infern viața navigatorilor, datorită mișcărilor necontrolate, de deplasare a mobilierului din salon (masă, scaune, fotolii), într-o parte și-n alta, ce pot împiedica accesul la podeaua salonului, pe unde fuseseră coborâte și montate motoarele.

Ce s-a întâmplat în acele momente?

Au explodat bateriile de 24 de volți, fiecare motor dispunând de un grup electrogen, care servea la punerea sa în mișcare. Prin explozia bateriilor, tot vitriolul, tot acidul sulfuric pe care-l conțineau, a fost pulverizat și a format un nor otrăvitor în sala mașinilor, care împiedica respirația și aprindea plămânii, vitriolul fiind extrem de coroziv. Sub podeaua scării de coborâre în sala

mașinilor, fusese recent instalat un aparat de măsurare a vitezei, iar cei doi poli, pozitiv și negativ, de alimentare a acestuia erau destul de apropiați, astfel încât nu este exclus ca, la supratensiune, să se fi produs un arc voltaic și să fi început și acolo – sau de acolo – un mic incendiu, ce se putea propaga cu ușurință, deoarece ambarcația era construită din lemn de mahon, de tec și de gorun. Aceasta a fost și a rămas o simplă supoziție. În acel moment, problema urgentă era stingerea focului din sala mașinilor și, pentru aceasta, cei doi marinari, Pepe Blanco și Vicente Porta stăteau în ușa sălii, pe ultima treaptă a scării de acces, de unde încercau să înăbușe focul cu stingătoarele cu dioxid de carbon, dar nu puteau intra – le comandasem să nu intre în atmosfera de vitriol –, așa că n-au obținut nici un rezultat. Pompa de apă era în sala mașinilor. Cei doi erau în pericol să-și ardă plămânii, dacă ar fi rămas mai mult timp acolo. Toate pompele de apă erau în sala mașinilor și, ca atare, nu se putea ajunge la ele. De altfel, nici nu puteau fi puse în funcțiune, fiindcă erau mișcate de motoare alimentate cu 24 de volți, care nu mai existau din momentul în care fuseseră distruse bateriile. Există o pompă de rezervă, submersibilă, alimentată la 110 volți, dar nu era la îndemână, ci în cambuză și, în orice caz, nu avea mare capacitate, nici presiune, fiind menită să evacueze apa din santină. Din păcate, nu dispuneam de o pompă cu motor, exteroară și independentă.

Sistemul automat împotriva incendiilor, care existase în sala mașinilor, în barca originală, fusese demontat în timpul reconstrucției și, la sfatul rău al mecanicului Francesco Secchi, nu mai fusese montat unul nou, socotindu-se că numeroasele stingătoare erau suficiente.

În felul acesta, asistam neputincioși la extinderea focului, în sala mașinilor, care nu s-a eliberat de norul de vitriol nici când am deschis ușa-acoperiș care dădea în salon, întrucât mișcările bărcii, prin undele laterale, transformaseră tot salonul într-un

infern, masa, scaunele, fotoliile și toate celelalte piese de mobilier fiind aruncate ca niște jucării, într-o parte și-n alta, împiedicând accesul în salon.

În acele momente de disperare, după un examen rapid a posibilităților de salvare a bărcii și a noastră, am luat comanda și am dat dispoziții ca să fie puse la apă cele două *Zodiacuri* de cauciuc, imposibil de scufundat, cu motoarele dispuse în afară.

Teresa, cu simțul și experiența marinărească dobândite, s-a trezit și, dându-și seama că nu era ceva în regulă, a venit pe punte. Am trimis-o s-o trezească pe madame Voilier și s-o aducă afară, căci cu pilulele împotriva răului de mare pe care le luase, dormea liniștită, fără să realizeze pericolul în care ne aflam. După ce a lăsat-o la pupa, într-un fotoliu de nuiel, Teresa a revenit lângă mine și împreună am preluat *Zodiacul* cel mic și l-am legat de un pilon de la pupa, pentru a debarca ea, cu franțuzoaica și cu mine, deoarece în *Zodiacul* cel mare coborâseră deja căpitanul cu mașinistul, marinarul Vicente și valetul Fidel. Avuseseră grijă să ia cu ei cutiile cu rachete de semnalizare și niște sticle cu apă, foarte necesare câtă vreme ne-am fi aflat în voia valurilor. La ceasul grelelor încercări, sticlele de apă s-au dovedit a fi sticle de șampanie. Culmea ironiei, ca apa, indispensabilă pentru a supraviețui, să fie înlocuită cu șampanie.

Dotasem iahtul cu o barcă mare de salvare, pentru zece persoane, înzestrată cu cele necesare, care, aruncată în apă, se desfăcea și se umfla automat. Cântărea o sută cincizeci de kilograme. A fost pusă deasupra timoneriei, fără a se ține seama că o astfel de greutate influența stabilitatea ambarcației. De aceea, fiind socotită un accesoriu care nu avea să fie folosit niciodată, am decis s-o ținem la prora, pe punte. A venit însă momentul în care s-a văzut cât de utilă putea să fie. Din păcate, putea să fie trecută doar anevoie peste bordul de optzeci de centimetri înălțime. Cei rămași pe iaht erau comandantul și marinarul Pepe. Acesta din urmă, deși robust și tare, nu putea să ridice, împreună

cu mine, o astfel de greutate. În timpul încercărilor noastre, ultimul membru al echipajului, de care nimeni nu s-a preocupat, și anume musul Sebastian, cu o statură athletică și singurul înzestrat cu simțul prevederii (își încinsese centura de salvare), s-a prezentat în fața noastră, la prora. În trei, oameni puternici cu toții, am reușit să urnim greutatea salvatoare și s-o aruncăm în apă, unde, automat, a devenit o ambarcație de salvare, cu o bază pneumatică de formă circulară, cu un diametru bun, deasupra căreia s-au umflat și patru susținătoare pneumatice ale unui coviltir dotat cu două uși care se puteau închide cu un șiret, întocmai ca încălțăminte înaltă de altădată. Forma pe care a luat-o s-ar putea asemui cu un iglu lapon, din zăpadă și așa i-a rămas numele, când am vorbit, ulterior, despre naufragiu. Am legat-o cu parâma sa de un alt pilon, de la prora, socotind să ne transferăm din *Zodiacuri* în el. Nu a fost posibil, căci căpitanul din *Zodiacul* cel mare, care aștepta la prora, striga să abandonăm iahtul, fiindcă rezervorul de motorină era pe cale de a exploda (rea informare, deoarece motorina nu explodează decât în motoare, spre deosebire de benzină și de gazele lichide). La acest avertisment se adăuga chemarea Teresei, care își pierduse răbdarea:

– *Costantino, Costantino, vieni subito!*, adică „Constantine, Constantine, vino imediat!”

Ea reușise s-o coboare în *Zodiacul* cel mic pe doamna Voilier, pe jumătate adormită, înaltă și grea, fără a-mi putea explica cum de fusese în stare să facă acest efort. Era și Josefine în *Zodiac* și amândouă s-au dovedit a fi buni marinari, efectuând această îmbarcare de urgență.

Musul Sebastian s-a aruncat cu vesta de salvare în mare și a înotat până la *Zodiac*. Problema cea mai mare o reprezenta marinarul cu o vechime de peste douăzeci de ani pe mare, Pepe Blanco, care nu știa să înoate, fapt inexplicabil, deși există multe cazuri de acest fel printre marinari. Instinctiv, el a luat un parabord de plastic în brațe și s-a aruncat în mare, de unde a fost

pescuit de *Zodiacul* căpitanului, care s-a apropiat de el, ridicându-l din apă.

Rămăsesem singur la bord și mă gândeam că, dacă ne salvam și ajungeam la un țărm apropiat, lăsându-ne atrași de luminile înșelătoare pe care le vedeam, ar fi trebuit să avem cu noi bani, pe care-i țineam într-un dulap, în apartamentul matrimonial de la pupa, închis cu o cheie păstrată în pantalonii de gală marinărești, aflați, la rândul lor, în alt dulap, în camera mare de dormit, la care se ajungea printr-o altă cabină-garderobă ce putea găzdui, la nevoie, un membru al familiei armatorului. Aceasta însemna să trec prin două uși care ar fi putut să se blocheze din cauza mișcării iahtului, astfel încât aș fi rămas captiv în apartamentul armatorial, împresurat de flăcări, cu neșansa de a mă scufunda împreună cu iahtul, așa cum pățiseră unii comandanți, dotați cu spirit de sacrificiu, care-și confundaseră existența cu viața navei, pe care petrecuseră ani întregi. Obiectele de preț, ce valorau în jur de 10-15 milioane de lire (astăzi echivalente, poate, cu 30 sau 50 de mii de dolari), erau importante, dar viața mea, pentru mine și pentru alții, avea o valoare infinit mai mare și, ca atare, am luat hotărârea logică de a renunța la ele. Servieta cu documente, destul de încărcată, pe care o țineam în mână, am abandonat-o, luând cu mine doar pașaportul italian, eliberat de Ministerul de Externe, pe care l-am pus în buzunarul jachetei trase, împreună cu pantalonii, peste pijama. Astfel, bine ușurat, am dat ascultare Teresei, care mă chema mereu și, odată ajuns la pupa, am încercat să cobor în *Zodiacul* cel mic, ținându-mă de pilon și cu piciorul sprijinit de hubloul cabinei noastre, dar n-am reușit, din cauza ruliului excesiv al iahtului. După trei încercări fără rezultat, abia a patra oară am reușit să pun piciorul pe *Zodiac*. Ne-am îndepărtat de iahtul de care eram mândri și pe care-l construisem cu atâta pasiune, și ne-am apropiat de *Zodiacul* mare al căpitanului. Am legat cele două *Zodiacuri* devenite bărcile noastre de salvare, de care depindea acum viața noastră, a tuturor. Balansați de valurile

mării crescute între timp, aşteptam să ne croim o soartă, să ieşim din acest impas şi eram trişti şi speriaţi cu toţii, neştiind ce se va întâmpla şi dacă ne vom putea salva. Eu şi Teresa nu ne-am pierdut cumpătul. Ea avea mare încredere în mine şi în steaua mea... Ca atare, era sigură că vom depăşi momentul periculos şi vom ajunge la ţarm.

Conversaţia cu căpitanul care, desigur, avea experienţă marinărească mai multă decât mine n-a avut alt rezultat decât insistenţa lui de a ne îndepărta de iahtul în flăcări, care, din punctul lui de vedere, urma să explodeze de la o clipă la alta. Vântul care sufla în acel moment dinspre mare spre coastă – cel puţin aşa credeam noi – ne-a împins, îndepărtându-ne mai bine de un kilometru, dacă nu mai mult, de epava care se mistuia. Au fost momente spectaculoase, greu de întâlnit, în care am putut admira sublimul, întocmai aşa cum îl definea Kant, drept contemplarea splendorii supreme în pericol. Noi ne găseam exact în această situaţie atunci când, pe ape, se desfăşura un foc din ce în ce mai puternic, cu flăcări de culori diferite, în funcţie de materialul care ardea. Buteliile de gaz lichefiat de petrol erau ținute, pentru motive de siguranţă, în spatele timoneriei înalte. Atunci când focul le-a încălzit peste măsură, gâtul lor s-a lărgit, iar gazele aprinse le-au transformat în rachete care, la o înălţime de trei sute de metri, au explodat în aer, ca şi bomba atomică franceză, pe insula Bikini. Cum se poate imagina un spectacol de felul acesta, provocat în mod artificial, şi cum poate fi definită această desfăşurare a forţelor naturii şi a flăcărilor, pe care numai *Infernul* lui Dante a putut, probabil, să o conceapă?

Asistam la acest spectacol imens, la o sută treizeci şi cinci de kilometri la sud de Marsilia, cu două mii de metri de apă sub noi, în plin centru al golfului Lion, în puterea nopţii, pe la ora două, căci incendiul începuse cam cu o oră înainte şi a continuat, apoi, până pe la ora patru, flăcările reducându-se din ce în ce mai mult, pe măsură ce corpul navei se afunda până aproape de nivelul de

flotare. Privind acest spectacol cu un ochi admirativ şi cu celălalt lăcrimând pentru pierderea vasului (socotit de specialiştii drept o bijuterie a Mediteranei), ne-am gândit la posibilităţile noastre de salvare şi am început să întrevădem trei alternative: aceea ca vântul să ne împingă spre ţarm, cu speranţa ca acesta să fie o plajă cu nisip, pe care puteam debarca uşor, căci, dacă ar fi fost stâncoasă coasta, valurile ne-ar fi izbit de stânci şi moartea ne-ar fi fost asigurată, această ipoteză putându-se concretiza fie pe coasta spaniolă, fie pe cea franceză, sau, dacă vântul îşi schimba direcţia (cum s-a întâmplat apoi), ne-ar fi putut împinge spre coasta Corsicii, după câteva zile sau spre cea a Africii, în Tunisia sau Algeria, unde puteam ajunge după două săptămâni, dar morţi de inaniţie. O altă alternativă ar fi fost să ne îndreptăm spre coastă cu un *Zodiac*, utilizând motorul timp de câteva ore, în funcţie de benzina de care dispuneam şi, în caz că ne-am fi îndepărtat de coastă, să înaintăm, cu vâslele mânuite de căpitan şi unul sau doi marinari, pentru a cere ajutor şi a fi recuperaţi de către şalupele de salvare. A treia alternativă era să fim văzuţi de unele nave în trecere (transatlantice sau vase pescăreşti, deşi acestea nu se îndepărtează aşa de mult de ţarm) şi să fim luaţi la bord, cu toate că eram cam mulţi, şi anume unsprezece persoane, în total. Lansarea acestui S.O.S. – Salvaţi Sufletele Noastre! – presupunea însă funcţionarea celor trei sisteme de avertizare a semnalelor radio, alimentate de baterii speciale, de 12 şi 24 de volţi. Acestea erau ținute tot în sala maşinilor, acum încărcată de vaporii acidului sulfuric. Ar fi trebuit să le ținem în altă parte, împreună cu un grup electrogen separat, folosit în acelaşi scop şi diferit de grupul Onan, de şase kilowaţi, utilizat pentru serviciile de la bord. În graba şi în tensiunea debarcării n-am avut timp să transmitem nici semnale automate de la bord, nici semnale de pe aparatele flotante, care funcţionează în apă, emiţând S.O.S.-uri ce pot fi reperate de aparatele de ascultare de pe coastă, frecvenţa internaţională de salvare fiind AM 2183.

Norocul nostru a fost altul...

În primul rând, cele unsprezece persoane, pe două *Zodiacuri*, erau prea numeroase, iar valurile care ne clătinau și țineau să intre, din când în când, în bărcile noastre, făceau ca siguranța noastră să fie relativă. O dată cu înaintarea nopții, deși eram în luna iunie, atmosfera se răcea tot mai mult și îmbrăcăminte noastră era insuficientă pentru a ne proteja de frig și de alte intemperii. Așteptam ziua – și cu ea soarele – spre a ne încălzi, în schimb, cerul s-a înnorat și a început să plouă mărunț. Stând și privind iahtul *Banat* cum arde și cum ne îndepărtam de el, am văzut, la un moment dat, un punct negru, care se detașa încet-încet de corpul navei. I-am atras atenția căpitanului, spunându-i să privească cu atenție detașarea acestui punct. Dar nimeni din echipaj nu a crezut ce vedea privind această vedenie. Atunci i-am indicat Teresei direcția în care se deplasa punctul negru și ea mi-a confirmat ceea ce vedeam. De îndată, gândul pe care și ea l-a împărtășit a fost că era vorba de barca de salvare din cauciuc, care, în urma arderii frânghiei ce o ținea legată de pilonul de la prora, se detașase de epava *Banatului*, scăpând în felul acesta de incendiu. Minunea cea mare care s-a realizat a fost însă că, împinsă de vânt, barca s-a îndreptat spre noi, iar acum apărea tot mai clar vederii noastre, până când a ajuns la zece metri de *Zodiacuri*, spre satisfacția și bucuria tuturor. I-am cerut mașinistului Feliu să sară în apă, spre a apuca barca în mișcare, căci el era cel mai pregătit și se simțea cu musca pe căciulă, deoarece, la aprinderea focului în sala mașinilor, el nu era la datorie la fața locului, ci comod la pupa, fumând țigări și contemplând marea. Ajuns la „iglu“, a tras de el și l-a îndreptat, iar acesta a luat forma unui con. Vântul l-a apropiat. Am prins parâma care rămăsese nearsă și am început transbordarea de pe *Zodiacuri*, instalându-i pe franțuzoaică, pe Teresa, pe camerista Josefine și pe bucătar, în spațioasa ambarcație. A mai fost adus în „iglu“ și musul. În felul acesta, *Zodiacurile* s-au ușurat și femeile se simțeau mai protejate.

Echipajul, cu cele cinci persoane, s-a instalat în *Zodiacul* mare, de care era legat *Zodiacul* cel mic și o saltea de salvare, numită în spaniolă *balsa salvavida*.

Intrările în „iglu“ au rămas deschise și vântul mișca cele două perdele de prelată, lăsând aerul să treacă dintr-o parte în alta, ceea ce nu era plăcut, întrucât eram cu toții uzi până la piele și înfrigurați. În graba mare, Teresa avusese simțul prevederii și se gândise să se acopere cu ceva, așa încât, ieșind din cabină, apucase cu o mână capa neagră de *breitschwanz* și o jachetă de vizon, împreună cu două mari prosoape mari de baie. A avut grijă ca din *Zodiacul* mic să le transfere în „iglu“, oferindu-i franțuzoaicei jacheta, în loc s-o folosească ea, după cum a renunțat chiar și la capa de *breitschwanz*. De mare folos au fost prosoapele, cu care, ea și cu mine, am început să scoatem apa pe care vântul ne-o sufla și-n obraz și care umpluse fundul „igluului“, astfel încât rămăsesem toți cu fundul la înmuiat, ca rufe pentru spălare.

Când „igluul“ era aruncat în apă, în centrul său se aprindea automat o lumină, alimentată de o baterie specială, uscată, pe care apa mării o făcea să funcționeze. Puteam astfel să ne vedem, să ne privim fețele întristate de soarta haină ce ne fusese rezervată, egală pentru toți, cu aceleași șanse de salvare sau de pieire. Mi-am dat seama, în acest fel, că în fața unei intrări atârna, în afară, un sac ermetic închis, cu o greutate între 30 și 50 de kilograme, ce trebuia pus înăuntru, spre a beneficia de articolele de prim ajutor pe care le conținea. Am făcut un efort extraordinar, de unul singur și, cu ultimele forțe de care dispuneam, am reușit să trag peste bord, în interior, sacul încărcat. Am început imediat să închei intrarea cu cele două șireturi, pentru a împiedica vântul și stropii valurilor marine să mai pătrundă înăuntru. În partea opusă, rămasă deschisă, cu draperia rulată în partea superioară, pe unde intra aerul necesar pentru cele șase persoane, puteam comunica cu echipajul din *Zodiac* și, împreună cu Teresa, ca niciodată, am debordat tot pe aici, din pricina răului de mare care ne-a

venit. Cea care se simțea mai bine, era doamna Voilier, care, datorită pilulelor luate seara contra răului de mare, stătea liniștită, deși era îngândurată și preocupată. Camerista Josefine a avut o criză de isterie, cu țipete, până când a intrat brusc într-o stare de somnolență, în timp ce bucătarul a căzut într-un somn adânc, cu sfoarăuri, pentru a nu ne lipsi de muzică în acele tragice împrejurări.

În așteptarea dimineții, mă gândeam ce hotărâri ar fi putut fi luate, când am observat, pe la trei dimineța, un avion care zbura deasupra noastră, comunicând anumite mesaje prin volutele sale. N-am înțeles decât că ne-a văzut, a remarcat poziția noastră, dându-ne astfel o speranță pentru salvarea sufletelor noastre. Într-adevăr, avionul franțuzesc care supraveghea coastele în ziua de duminică, 7 iulie 1969, a relevat, de la înălțime, foc în mare și s-a apropiat de noi, care ne aflam la o distanță de 54 de mile nautice de golful Las Rosas, după o navigație precisă ca un ceas, de patru ore și jumătate, la viteza de 12 noduri, pe linia golfului Rosas – Cap Benat, la circa 135 de kilometri de Marsilia. Relevându-ne poziția, avioneta a transmis un mesaj centrului de ascultare de la Radio Grasse, de lângă Marsilia, care a pus în alertă navele din zonă și s-a declanșat astfel căutarea și recuperarea naufragiaților, văzuți de la înălțime joasă și aproape identificați.

În așteptarea unui deznodământ norocos, am deschis sacul care conținea medicamente, apă, galete, un cuțit și undițe pentru a putea pescui, în caz că sejurul pe mare dura mai mult timp, folosind apoi peștii, nu atât pentru carnea lor, de consumat crudă, ci, după spusele pescarilor, pentru a-i stoarce și a obține stropi de lichid-apă dulce, nu sărată ca apa mării, care devine dăunătoare dacă este băută în cantitate mare. Apa dulce este mai necesară ca orice, organismul putând să reziste multe zile la foame, dar la sete prea puțin.

Între orele patru și șase dimineța, ne prinsese frigul și tremuram, iar soarele întârzia să apară, după ploaia din cursul nopții.

Lumina care ne-a dat speranțe provenea de la o distanță nu prea mare, de la un sat, după cum ne închipuiam noi și ne arăta deci apropierea de țărm și posibilitatea de a ajunge la el. În realitate, era vorba de luminile primului transatlantic, *Cabo San Roque*, cum am aflat ulterior, ce se îndrepta, cu o mie de turiști la bord, spre Marea Neagră, dar care s-a oprit un moment în preajma noastră și a relicvei care mai ardea. Cum nu ne-a găsit, cu radarul, în jurul epavei în flăcări și cum noi nu dădeam nici un semn, *Cabo San Roque* a repus motoarele în mișcare și a pornit spre destinația sa, Marea Neagră.

Pentru noi, satul luminat dispărea și eram din nou dezorientați. Unde ne aflam oare?

După această primă cercetare, s-a apropiat de epavă transatlanticul italian *Anna Costa*, de la Genova, care, în ruta lui săptămânală între Genova și Palma de Mallorca, a reperat *Banatul* și s-a plasat în amonte față de vânt și de acesta, în loc să ne caute în aval, căci vântul ne împinsese mai departe, în acea direcție. Marele comandant a rămas însă în apropiere de nava sa și a dat ordin să fie fotografiată în continuare, până în ultimul moment, când apa, depășind linia de flotație, a umplut barca și a stins focul, iar deasupra apei n-a mai rămas decât o dâră de fum. Astfel, relicva inundată s-a scufundat lent, ducându-se la două mii de metri adâncime, poate în poziție orizontală, fără a se răsturna, după cum indica linia de fum ce o lăsase pe apă, pe întreaga sa lungime de 36 de metri. Acest lucru s-ar putea ști cu precizie doar dacă într-o bună zi, peste decenii sau secole, un batiscaf precum cel al lui Picard sau al comandantului Jacques Cousteau, va cerceta fundul mării, desigur, în parte înămolit, deoarece fluviul Ron descarcă multe materiale în delta sa, dar care nu ajung decât în cantitate redusă la cea distanță de o sută treizeci și cinci de kilometri de la țărm. Vasul *Anna Costa* ne-a oferit dacă nu salvarea, atunci câteva fotografii unice, în aceste împrejurări, bucuros să poată face acest serviciu unui pasager ca

mine, care, în anul 1950, fusese pe acest transatlantic în croazieră, între Genova, insula Elba și Napoli, în compania armatorului Angelo Costa. Acesta prețuia mult compania directorului meu comercial, Silvio Amoroso, care fusese multă vreme președintele Confindustriei, maxima organizație economică a Italiei și organizase, în anul 1952, primul congres asupra Europei Unite, la care am participat cu succes.

Către orele șase dimineața, când mizea de ziua, într-o lumină nedefinită, pe care francezii o numesc *ni loup, ni chien*, înainte de destrămarea întinericului, am socotit că sosise momentul să lansăm câteva rachete. După vreo șase încercări, fără nici un efect, ultima noastră șansă a rămas agățată de o rachetă mai mare, dotată cu parașută. Am citit bine instrucțiunile în limbile germană și engleză, după ce am trecut, un moment, din „iglu“ în *Zodiacul* echipajului și i-am dat apoi toate explicațiile necesare marinarului isteț, curajos și simpatic, Vicente Porta, din Ibiza. Privindu-ne în ochi, cu încredere și speranță, i-am spus în spaniolă: *Tire! Trage!* Racheta s-a ridicat la peste o sută cincizeci de metri și imediat s-a deschis o mică parașută, ce răspândea o lumină roșie, în lenta sa coborâre. Norocul nostru cel mare a fost că ofițerul de serviciu, secundul comandantului, de pe transatlanticul *Avvenir*, a văzut la timp semnalul nostru luminos, în timp ce încerca să ne localizeze la suprafața apei, în avalul *Banatului*, dar nu ne putea repera din cauza valurilor mari de peste doi metri, care ascundeau *Zodiacurile* și *balsa salvavida*, de culoare gri, culoarea mării, când, în realitate, ar fi trebuit să fie galbenă, roșie sau albă, pentru a fi mai lesne de reperat. A dat de îndată ordin ca nava să se îndrepte spre noi, apropiindu-se până la o distanță de 70-100 de metri și, totodată, a pregătit două scări de frânghie solide, cu trepte de lemn, pentru a le coborî în apă, la momentul oportun. Oamenii echipajului meu stăteau ca mormolocii, fără să se miște, bucurându-se de terminarea calvarului. A trebuit să le ordon:

– Puneți motorul în funcțiune, să ne apropiem de nava salvatoare!

Ceea ce s-a și întâmplat, iar când am ajuns, ne-am agățat de parâmele lăsate pentru abordare și am început urcușul. Toți și-au regăsit pe deplin forțele, inclusiv bătrânica noastră franțuzoaică, cu cei peste 70 de ani ai săi, care a urcat cu curaj scara de frânghie, la peste doisprezece metri înălțime, cât era bordul transatlanticului. Întâmplător, printr-o curioasă coincidență, acasă, în vilă, aveam tablouri cu o serie de nave din trecut, printre care era și una denumită *Avvenire*, pe care o păstram cu gelozie. Un nume mai potrivit nu putea să aibă barca noastră salvatoare, căci nouă ne surâdea, înainte, numai viitorul: *avvenire*...

Nu știu de ce comandantul transatlanticului n-a ridicat pe punte și ambarcațiile de salvare, limitându-se să preia numai cele două motoare exterioare, pe care am fost fericit să le las cadou comisarului de bord.

Mi-a părut rău după ambarcațiile pierdute pe mare, care ar fi putut induce în eroare, dacă ar fi fost găsite de nave comerciale sau de bărci pescărești. N-ar fi fost exclus ca bărcile noastre să fi ajuns în Sardinia sau în Tunisia, împinse de vântul care și-a schimbat direcția dinspre nord, spre sud și est.

La bordul lui *Avvenire* am fost luați în primire de comisarul de bord, care ne-a oferit de îndată ceaiuri calde și pâine și ne-a repartizat cabinele, unde am făcut duș înainte de plecare. Hainele noastre ude și murdare au fost spălate de cameriste, uscate și călcate, astfel încât le-am putut îmbrăca la sosirea noastră la Marsilia, către orele 11. Am cerut să vorbesc cu comandantul căruia îi datoram viața și l-am întrebat ce obligații aveam, în astfel de împrejurări. El mi-a răspuns, cu multă demnitate:

– Nu ne datorăți nimic. Salvarea dumneavoastră a fost o datorie a noastră, a oamenilor mării. Aceasta este legea supremă a navigatorilor.

A continuat apoi:

– Ce-am făcut noi pentru dumneavoastră, ați fi făcut și dumneavoastră pentru noi, dacă ne-am fi găsit într-o asemenea situație.

Am rămas impresionat și i-am mulțumit, cu multă căldură și recunoștință, apreciind simțul datoriei pe care-l pusese în relief în această scurtă conversație. I-am cerut apoi îngăduința de a telefona la Milano, pe care mi-a acordat-o imediat. Am telefonat la ButanGas și am vorbit cu „comisarul“ meu „de bord“:

– Davanzo, *Banatul* nu mai există, a ars și s-a scufundat. Noi toți ne-am salvat și ne îndreptăm cu nava salvatoare spre Marsilia.

Davanzo a rămas înlemnit și n-a mai putut articula alte cuvinte decât:

– Cum? *Banatul* nu mai există? Dumnezeu fie binecuvântat că v-ați salvat, spre binele nostru, al tuturor... Personalul societății citise în ziare că, în acea noapte, se scufundaseră optsprezece ambarcații de divertisment și bărci pescărești, mai ales în faimosul și periculosul golf al Biscayei. Multe dispăruseră și în Mediterana. Neștiind unde ne aflam, era firesc ca oamenii să fie îngrijorați, îndeosebi cei din conducere.

– Te rog să dispui ca guvernanta noastră, Ines, să prepare o valiză pentru doamna Teresa și alta pentru mine, cu hainele necesare, să iei cinci milioane de lire și să vii cu primul tren la Marsilia, la un hotel pe care încă nu-l pot preciza.

La intrarea în port, au fost debarcați toți pasagerii, dar grupul meu a fost lăsat să aștepte, pentru identificarea membrilor săi de către organele de poliție. Dintre toți, eu eram singurul cu pașaport în buzunar și am confirmat apoi identitatea celorlalți. Un reprezentant al societății căreia îi aparținea nava *Avvenire* s-a urcat pe vas și, împreună cu comisarul de bord, mi-a încredințat un plic cu o sută de mii de franci vechi, informându-ne că pe chei ne așteptau trei taxiuri. Am fost duși la hotel, unde au venit mai mulți jurnaliști, ne-au fotografiat și au publicat apoi un reportaj despre peripețiile noastre, în care am ținut mult să subliniez

meritele aviatorului care ne reperase, al oamenilor navei care ne salvase și modalitatea seniorială în care am fost așteptați și cazați pe pământul ospitalier al Franței, devenind, din naufragiați fără nume, cetățeni europeni, reînțorși în sânul societății. Nu numai ziarele locale, ci și diverse ziare din toată Europa au publicat informații și articole despre tragediile marine din acea noapte de 6 spre 7 iulie 1969 și despre soarta norocoasă a navigatorilor de pe *Banat*, aflați în apele franceze ale Mediteranei, care se îndreptau spre Cap Benat.

Am putut să dispunem de haine, o dată cu sosirea lui Davanzo, iar marinarilor le-am dat bani să-și cumpere veșmintele necesare, spre a se putea întoarce în Spania. Doamna Jeanne Voilier a telefonat prietenului ei, care a plecat pușcă de la Paris și a sosit la Marsilia cu o valiză, în care doamnei i s-au adus și toalete pentru a participa la o nuntă, la Cannes, de la care nu voia să lipsească. Era însă în jenă financiară, pe care o mărturisise încă de la Palma, deși avea în vânzare un *hôtel particulier*, adică o casă-vilă cu mai multe apartamente, pentru care însă nu găsisese cumpărător. Mi-a cerut un împrumut de cinci milioane de lire și, ca atare, i-am pus imediat la dispoziție 500 000, urmând ca Teresa să-i ducă restul sumei la Paris, peste o săptămână, ceea ce s-a și întâmplat.

A doua zi m-am prezentat, împreună cu Davanzo, la Biroul Companiei de Navigație. Am restituit banii puși la dispoziție cu atâta galanterie, iar apoi m-am interesat ce îndatoriri aveam noi față de oaspeții și personalul de la bord. Mi s-a răspuns net că, dacă era vorba de bijuterii sau de alte obiecte de valoare, se răspundea numai pentru cele declarate și depuse la comisarul de bord. M-am întors la hotel, unde întreaga zi am discutat cu diverse persoane, din dorința de a pricepe cum și de ce se declanșase acest incendiu, care ne făcuse să pierdem iahtul *Banat*, a cărui valoare depășea cu mult milionul de dolari, dar a cărui asigurare rămânea cea inițială, de 150 000 000 de lire, echivalente, pe atunci, cu 250 000 de dolari.

Am făcut planurile despărțirii noastre: Teresa cu Davanzo plecau la Milano, doamna Voilier se îndrepta spre Cannes sau Paris, cu prietenul său, un profesor italian, iar eu împreună cu marinarii ne întorceam la Palma, spre a lua contact cu consulatul panamez, sub al cărui pavilion fusese înregistrată ambarcația, pe numele unei sucursale panameze a societății Dragofina. Actele respective fuseseră, toate, redactate de către consulul general al Republicii Panama, de la Palma, avocatul Sebastian Feliu, cu care mă împrietenisem.

Uitam să spun că doamna Voilier a vrut să ofere o masă tuturor, în semn de recunoștință pentru ieșirea cu bine din această mare încercare, la care ne supusese soarta comună. A ales un restaurant care i-a fost recomandat, spre a gusta specialitatea marseză de supă de pește, aseasonată cu un sos de usturoi bine prăjit, care lua culoarea ruginii. Momentul greu al degustării acestuia a fost depășit cu bine și cu toate comentariile respective, după care s-a trecut la o discretă veselie, facilitată de bunele vinuri franțuzești. Doamna Voilier și-a exprimat recunoștința pentru că scăpase cu viață din această grea încercare – câte altele n-o mai fi avut în viață! – și a spus în încheiere:

– Dar ceea ce m-a mișcat cel mai mult a fost căldura umană pe care mi-a arătat-o monsieur Drăgan, atunci când, în barca *salvavida* mi-a luat mâna, mi-a încălzit-o și mi-a strâns-o, în semn de compasiune. Nu voi uita niciodată...

Ne-am despărțit cu toții, iar eu, în bagajele mele noi, am luat cu mine – și păstrez și astăzi – pantofii vechi ai comisarului de bord, pe care acesta mi-i oferise când coborâsem de pe navă, ca să nu merg desculț la hotel.

A doua zi, pentru ca Teresa să poată reintra în Italia, am mers la consulatul italian din Marsilia, unde am relatat tragedia întâmplării noastre pe mare. După ce m-a ascultat, consulul a eliberat de îndată un pașaport pe numele Teresei, cu care ea s-a putut reîntoarce la Milano, să se reculeagă după marile emoții prin care

trecuserăm amândoi, cu riscul de a nu lăsa nici o urmă după noi, la o vârstă încă tânără, fapt care ne pusese pe gânduri, în timpul orelor de așteptare petrecute în igluul maritim, fără a ști dacă aveam să scăpăm cu viață sau nu. Totuși credința în steaua mea și hotărârea fermă de a nu-mi termina în acest mod existența pe pământ, conștient fiind că voi avea încă multe de realizat, nu m-au părăsit niciodată. Acesta a fost un moment de cumpănă, care ne-a făcut să reflectăm profund asupra vieții, a rosturilor noastre și ale unei plecări, din păcate, certe, dar care speram să fie cât mai îndepărtată posibil. Din acel moment, am pus problema continuității noastre în cadrul speciei umane de etnie latină și am luat inițiative care să asigure dăinuirea imaginii noastre și lăsarea unor urme îndărătul nostru.

Împreună cu întregul echipaj, am plecat cu avionul la Palma, unde am organizat o lungă întâlnire cu consulul panamez, Sebastian Feliu, pentru a stabili cauzele acestui naufragiu, care dusesse la distrugerea ambarcației înscrise în registrele maritime ale acestei republici, cu atât de numeroase nave, care circulau în întreaga lume. Printre acestea, flota cea mai mare o reprezentau navele-rezervoare, transportatoare de petrol, ale marilor societăți multinaționale și chiar ale grecilor, navigatori de milenii, care încercau să evite astfel taxele ce apăsă asupra acestui sector, în care competiția este întotdeauna foarte mare. Din acest motiv, guvernul grec a hotărât să scutească de taxe orice activitate marinărească, chiar dacă navele erau înscrise în registrele grecești, sub pavilion național. Folosirea pavilionului panamez a fost extinsă și la flotele de divertisment, care s-au amplificat în așa măsură, încât până și ambarcații mici, de numai cinci sau șapte metri, sunt înscrise sub pavilion panamez.

Cu consulul panamez, avocatul Feliu, care avea propriul său birou de avocatură, eram prieten de mai mulți ani, și anume din 1961, când începusem construcția iahtului *Banat*. Ne frecventam reciproc casele, a lui fiind împodobită cu cincisprezece copii, mai

mult fete decât băieți. Deși bun catolic, Feliu îndrăgise ritul oriental și finanțase construirea, într-o mică localitate de munte, denumită *Oriente*, a unei biserici și a unei mănăstiri, de care se îngrijeau câțiva călugări tineri, pe care i-a uns părintele român, azi monsenior, Alexandru Mircea, mutat o vreme la episcopia din Palma. După o perioadă de probe, părintele s-a însurat și el, deoarece ritul catolic oriental îngăduie căsătoria preoților. Traiește și astăzi în preajma palatului fundației Saridakis, pe care îl ocupă regele Juan Carlos, cu familia sa, în timpul vacanțelor petrecute la Palma.

I-am explicat consulului detaliile naufragiului nostru și posibilele cauze ale incendiului și ale exploziei bateriilor, supraîncărcate, explozie ce împiedicase acțiunea de stingere a focului în sala mașinilor. Dinamurile, azi înlocuite cu alternatoare-convertoare de curent, aveau rolul de a încărca, în permanență bateriile. În cazul unei navigări îndelungate, curentul era întrerupt prin mijloace mecanice, printr-un electromagnet. În epoca lansării tranzistoarelor, acest sistem mecanic a fost înlocuit cu un tranzistor întrerupător, de dimensiunile unei sfere de un litru și jumătate, care încetase, probabil, să funcționeze, lăsând să treacă neîntrerupt curentul continuu de 24 de volți, care, în fază de încărcare, se ridică până la 30 de volți. Dat fiind că în timpul acestei ultime croaziere călătorisem câte opt ore în fiecare zi, de la ora 0 la 8 dimineața, bateriile se supraîncărcaseră, iar voltajul se ridicase peste limita normală. Aceasta a fost probabil cauza exploziei condensatoarelor radarului Selenia, de care nu ne-am dat seama, pe moment. În noaptea următoare, am plecat la ora 20 spre Cap Benat și, după patru ore și jumătate de navigare și de supraîncărcare a bateriilor, acestea s-au înfierbântat excesiv și au explodat, pulverizând acidul sulfuric pe care-l conțineau. Supratensiunea din rețeaua electrică a iahtului a creat, probabil – sau chiar sigur –, în anumite puncte, un arc voltaic, care a produs mici incendii, ce au luat, treptat, amploare. Aceasta este singura

explicație logică valabilă, care a avut drept consecință aprinderea întregului iaht, construit din lemn prețios, cu esențe africane.

Toate aceste considerații au fost înregistrate pe bandă de magnetofon și s-au luat note care au servit apoi și societății de asigurare, Assicurazioni Generali, din Milano, care deținea o veche poliță, deschisă încă din anul 1961, pentru o sumă moderată, de 150 000 000 de lire. Polița nu fusese însă adusă la zi, în timpul construcției *Banatului*, care a durat cinci ani, din 1961, până în 1966. Valoarea investiției crescuse însă până la un miliard și jumătate de lire, deoarece se realizase o navă *ex novo*, după forma unei bărci britanice elansate, deci lungă și îngustă, pentru a se obține mărirea vitezei sale. Ca atare, a fost o pierdere importantă, căci suma de 150 000 000, plătită fără dificultăți de către Assicurazioni Generali, în baza documentelor și a calificărilor căpitanului, nu reprezenta decât o zecime din valoarea pierdută. Consulul panamez a luat notă de pierderea vasului și l-a șters din registre, sistându-se astfel taxele respective, plătite Republicii Panama și consilierilor societății.

După terminarea croazierei, în noaptea de duminică, 7 iulie 1969, în apele golfului Lion, mama mea, Cornelia, și soacra mea, Helea Guglielmi Moriglioni, ar fi trebuit să se îmbarce pentru a continua călătoria spre Italia, de-a lungul coastelor Siciliei și ale Greciei, și a ajunge la Constantinopol, în apele Mării Marmara. Urmau să ia parte la croaziera pe care intenționeam s-o ofer patriarhului ecumenic Athenagoras, în insulele *Prinkipo*, după pronunțarea turcească. Pornind de la Nisa, mă gândeam la semnificațiile acestui termen, căci Nisa vine de la *Nice*, în franceză, iar, la origine, de la numele grecesc *Nike*, care înseamnă victorie.

Stabilisem legături strânse cu Patriarhia de la Constantinopol și, în cadrul numeroaselor inițiative ecumenice ale Fundației Europene Drăgan, menite să înlesnească apropierea celor două confesiuni majore ale Bisericii creștine, cea catolică

și cea ortodoxă, am publicat și un interviu acordat de patriarh revistei *Le Figaro*, de la Paris, în care acesta menționa acțiunile întreprinse de mine în vederea unificării datei Paștilor, deoarece consideram că sărbătorirea Învierii naturii și a Domnului Nostru, Iisus Hristos, de două ori, la două date diferite, după calculele confesionale respective, era anacronică, în timpurile noastre.

În vederea croazierei pregătisem și un drapel de curtoazie, care urma să fie arborat la catarg, semnalând nu numai prezența noastră în apele teritoriale ale altei țări, dar și prezența pe iaht a unor mari personalități, cu drapel distinctiv propriu.

Dar personajul de mare actualitate, pe atunci ministru de finanțe, care urma să devină președintele Republicii Franceze, era Valéry Giscard d'Estaing. Relațiile de prietenie pe care le stabilisem cu tatăl lui Valéry, Edmond Giscard d'Estaing, dăinuiau încă din anul 1951, de la Napoli. Participam în acel an la Congresul Camerei de Comerț Internaționale, unde Edmond Giscard d'Estaing fusese ales președinte. Cu acea ocazie, am organizat, împreună cu amicul profesor, Guglielmo Tagliacarne, o cină festivă, spre a-l sărbători pe noul președinte, după numirea sa oficială. Întâlnirile cu Edmond au continuat și la Bruxelles sau la Paris, în cadrul întrunirilor Ligii Europene de Cooperatie Economică. Într-un an, în perioada sărbătorilor de iarnă, el și soția sa, doamna May, fuseseră oaspeții mei la Palma, timp de o săptămână. Atunci ei au avut posibilitatea să vadă migdalii înfloriți, la început de ianuarie. În alte ocazii Edmond mi-a trimis în vizită, la Mallorca, niște nepoți de-ai săi. Odată, la trecerea noastră prin Paris, eu și Teresa am fost invitați la masă de familia d'Estaing și, cu acel prilej, l-am cunoscut și pe fiul mai mare, Valéry. La masa amintită, am avut prilejul să vorbesc despre România și despre manevrele ungurești legate de Transilvania, recomandând ca Franța să nu le ia în serios dacă urmau să fie propuse de prim-ministrul din acea vreme, însurat cu o maghiară, doamna Eva Hegedus, de la Budapesta. Le recomandam

să nu pună temei pe pretențiile ungurești susținute de nevasta acestui prim-ministru, care lesne putea să le dea crezare, căci studiile sale în insula Mauritius nu-i îngăduiseră să cunoască geografia și demografia țărilor europene. Cu atât mai puțin să asimileze o materie bine dezvoltată în programele școlilor primare și secundare.

În cursul conversației i-am vorbit lui Valéry și de iahtul *Banat*, de 36 de metri, pe care părinții săi îl văzuseră și admiraseră când fusese sfințit de cardinalul Eugène Tisserant, decanul colegiului cardinalilor. A acceptat bucuros o invitație la Palma, în vila noastră de pe Paseo Maritimo, ce se înălța în centrul unui parc de patru mii de metri pătrați, în fața portului, unde erau ancorate iahturile mari. De aici, urma să ne însoțească în croaziera cu patriarhul, care, din păcate, n-a mai avut loc, din cauza naufragiului.

Dar să povestesc ultimele întâmplări care au marcat sfârșitul acestui trist episod.

După ce Teresa i-a dus doamnei Voilier, la Paris, restul împrumutului, aceasta ne-a trimis, după puține zile, drept mulțumire, o scrisoare recomandată, cu aviz de primire, prin care ne prezenta o listă a bijuteriilor prețioase pierdute cu ocazia naufragiului, toate cumpărate la Paris, de la Cartier, care valorau o sută de milioane de franci și pe care nimeni nu le văzuse în timpul croazierei. Scădea împrumutul și ne cerea să-i trimitem diferența printr-un cec. Teresa văzuse, ce-i drept, un inel frumuseț la mână doamnei, pe care însă, cu priceperea sa în materie, nu-l considera autentic. De altfel, nu se pleacă în voiaj, pe mare, cu bijuterii autentice; acestea se lasă în seif și se folosesc, în genere, cele false.

Consternare generală, căci tot timpul cât am stat împreună nu ne-a vorbit de valoarea bijuteriilor ei, nici nu ni le-a arătat și nici nu le-a încredințat comisarului de bord, care, în acest caz, se confunda cu comandantul armator. Abia după naufragiu, acestea au apărut „la suprafață“, dar, în realitate –

admițând că ar fi existat – au rămas la fund, la o adâncime de două mii de metri, în caz că focul nu le-a distrus, căci se știe prea bine, briliantele sunt diamante tăiate de așa manieră încât să strălucească și nu sunt altceva decât cărbune cristalizat, ce poate lua foc la o temperatură ridicată. Mi-am amintit că întrebam societatea căreia îi aparținea nava *Avvenire*, care erau obligațiile armatorilor în caz de naufragiu și aceasta îmi confirmase că nu exista nici o obligație față de pasageri, decât în situația în care aceștia își depuseseră obiectele de valoare în seiful navei. Ca atare, nu aveam obligația legală de a plăti aceste despăgubiri enorme.

A urmat un proces la Paris, pentru care avocatul d'Argentin ne-a cerut, de la bun început, treizeci de mii de franci noi. Procesul a durat o vreme, deoarece au avut loc mai multe înfățișări, cu diverși experți, găsiți printre prietenii doamnei Voilier, care au făcut declarații asupra cauzelor incendiului, evidențiind responsabilități ale armatorului. Nu au fost luați în considerare. Din colegiul de judecată al marilor instanțe făcea parte și o judecătoare care, pricepută în cele femeiești și cunoscând prea bine reputația de care se bucura doamna Voilier la Paris, i-a dat acesteia răspunsul cuvenit, precis și drept: bijuteriile de mare valoare se țineau în seifuri, folosindu-se, în locul lor, reproduceri realizate din materiale obișnuite, strălucitoare, cu o eventuală valoare estetică. În orice caz, nu se pornea în voiajuri, mai ales pe mare, cu astfel de obiecte de valoare, căci ar fi fost o mare imprudență, ce nu putea fi imputată decât doamnei.

Interesata mi-a prezentat un certificat medical făcut, de asemenea, din curtoazie, de către un prieten al său, medic, din care reieșea că doamna ar fi suferit de răceală vreme de treizeci de zile, timp în care n-a putut să facă nimic. Cum avusesem grijă să asigur cu o poliță de responsabilitate civilă eventualele daune cauzate pasagerilor și echipajului, societatea de asigurări, cu care ButanGas-ul avea multe polițe importante, a acceptat să achite

contravaloarea unei daune de treizeci de mii de franci noi, pe care doamna Voilier i-a încasat, trebuind să uite de sute de milioane pretinsă, în timp ce noi am renunțat la primul împrumut, care provocase procesul.

Cu acest ultim episod s-a încheiat naufragiul faimosului iaht *Banat*, care purta cu glorie, în întreaga Mediterană, numele primei regiuni românești.

Sardinia aspră

Era în luna mai, luna florilor, în anul 1956. De la Roma mă îndreptasem spre orașul-port Civitavecchia, spre a mă imbarca pe vaporul care făcea legătura între continent și insula Sardinia, a doua insulă mare din Mediterana. De data aceasta numai vaporul purta numele Siciliei, lăsată departe și vizitată cu cinci ani în urmă, pentru a pune un picior sigur în Sud, în cadrul inițiativelor economice solicitate de nevoia de lucru și stimulate de o lege care oferea avantaje de tot felul pentru orice inițiativă. Opera siciliană putea fi considerată încheiată și venise momentul pentru a debarca în Sardinia, insula plină de vrajă, cu o viață simplă, tradițională și, în bună parte, arhaică, păstrată cu dârzenie de secole și milenii, rezistând tuturor influențelor din afară, atât de ușor de pătruns prin traficul portuar. Dar munții apără și conservă tradiția, iar insula este aproape toată un munte, cu piscul cel mai înalt, Gennargentu, de 1 834 de metri. Acesta se vede adesea din depărtare, înzăpezit și falnic, stăpân al insulei de păstori și astăzi rămași neclintiti pe coamele sale, împetritate de turmele de oi și capre. Nici ciobanii nu și-au schimbat ținuta din timpuri străvechi, neolitice, căci peste tot *nuraghe*-le de piatră, clădite sub formă conică, sunt mărturii vii ale acestei prezențe. Și astăzi Sardinia oferă produsele oieritului, sub formă de brânzeturi, dintre care cel mai caracteristic este *pecorino sardo*. Numele și originea acestuia se explică de la sine, căci vin de la *pecora*, ce înseamnă

oaie, de la care se trage și cuvântul *pecunia*, adică monedă, folosită de latini ca mijloc de plată pentru cumpărarea de bunuri, printre care se număra, în Antichitate, și nevasta. Cu timpul, prețul acesteia din urmă și-a schimbat caracterul, devenind premiu, căci ce altceva este dota decât răsplata curajului care preia sarcina întreținerii și domesticirii unei femei?! Ea devine apoi un instrument de lucru, iar la masă nu se așază niciodată alături de soț și de oaspeți, pe care îi servește, alimentându-se apoi în bucătărie, cu ceea ce mai rămâne... Cu toate acestea, cuțitul ascuțit e gata pregătit pentru oricine ar îndrăzni să se apropie sau să privească, cu gânduri necurate, nevasta devenită proprietatea unui sard.

Dar nu era aceasta Sardinia pe care eu veneam să o cunosc, prin propriile simțuri, să o servesc și să o apropii de civilizația și de mijloacele moderne de pregătire a bucatelor. Acestea au rămas și astăzi cele clasice: purcel la cuptor sau țest și ied în spuză sau răscopt, pe piatră. Focul necesar, tot cu lemne sau cărbuni se face. De altfel, Sardinia era cunoscută și ca „Țara Cărbunariilor“, care transformau pădurile în cărbune de lemn dulce și apoi îl vindeau în saci, la piață sau la domiciliu. Cărbunele sard era exportat, în bună parte, pe vase cu pânze, în alte insule și în tot sudul Italiei, care continua să gătească cu cel mai vechi combustibil, de când exista omenirea. Dar bietele femeii, de câtă oboseală aveau parte la ațâțarea și întreținerea focului, cu evantaie rotunde din pene, încovoiate la nouăzeci de grade, pentru pregătirea bucatelor! De aici și etimologia artei *culin-aria*...

Noua mea activitate și specializare în livrarea la domiciliu a unui combustibil domestic modern și practic, avea și un sens social, dacă nu chiar un caracter misionar. Ce misiune mai frumoasă puteam alege decât aceea de a ușura viața dificilă a gospodinelor și a le aduce fericirea în casă? Așa am ales și sloganul din Grecia: „Petrogazul, fericirea gospodinelor“. Iar cu fericirea lor venea și fericirea bărbatului și a întregii familii. Cele

mai suspicioase la modernizare erau însă femeile din orașe și din porturi. Activitatea de distribuție a energiei domestice sub formă de gaz, în butelii (gaz de petrol), voiam s-o așez în porturi și anume la Porto Torres, ținta călătoriei mele.

Vaporul *Sicilia* pleca de la Civitavecchia seara, dar se îndrepta spre portul de vest al Sardiniei, cu un nume străvechi, moștenit de la greci: Olbia. Marea era liniștită și călătoria plăcută, îndeosebi după savurarea unei porții de macaroane și a unui pește de mare fiert, de cea mai bună calitate, numit *dentice*, din cauza dinților săi robuști, cu care poate să facă concurență iepurilor și rozătoarelor, în genere, și cu care sparge lesne carapacea scoicilor, pentru a se hrăni cu trupul lor gelatinos. Vaporul îmbătrânise cu timpul, după atâtea curse. Era totuși acceptabil, iar cabinele erau confortabile, deși cu paturi suprapuse și mai putea să rămână în serviciu încă o bună bucată de vreme, înainte de a trece la o reformă generală. Noptile lunii mai, fermecătoare prin parfumul florilor de pe uscat, sunt încă destul de răcoroase pe mare, unde chiar în toiuul verii, cei prevăzători au grijă să-și tragă puloverul peste cap. N-am întârziat prea mult pe punte, spre a număra stelele; de altfel, toți pasagerii s-au grăbit să se retragă în cabine, ceea ce am făcut și noi, adică eu și Teresa. Undele mării abia încrestate nu ne-au tulburat somnul, ba chiar ni l-au făcut mai dulce, ca somnul din leagănul copilăriei și al amintirilor, însuși voiajul acesta devenind o dulce amintire pentru mai târziu. Culcatul devreme a făcut să ne trezim o dată cu răsăritul soarelui, care, pe mare, dă o senzație deosebită, cea a nașterii unei noi zile. Și minunea zilei se repetă. Soarele, lăsat cu o seară înainte să se scufunde în apele albastre și adânci ale mării, a reapărut de cealaltă parte la orizont, mai proaspăt și mai tare ca oricând, dând o nouă viață ființelor de el create, cu ani sau cu zile înainte, într-o continuă schimbare, de la subiect la subiect, de-a lungul unui timp nesfârșit.

Vaporul a acostat cu ușurință, căci experiența zilnică a comandatului navei transformase manevra într-o rutină fără probleme și riscuri. Debarcarea s-a făcut repede, căci multe bagaje nu aveam, iar trenul care trecea de-a lungul cheiului, ne aștepta spre a ne duce la Sassari, la Porto Torres. Minunea cea mai mare a naturii abia acum începea să se desfășoare în fața ochilor noștri, avizi de noutate, de primăvară, de verde, de flori și de parfum. Lanuri de grâu pline de maci și de albastrele interfereau armonios cu pajiștile împestrițate cu flori multicolore, măiestrit alese de pe întreaga scară a curcubeului, dându-ne senzația unei vieți care irumpea din pântecul pământului fertil și încă umed de ultimele ploii de aprilie și de roua născândă a dimineților apropiatei veri. În Sardinia, anotimpurile au alte calendare și măsuri. De n-ar fi multe izvoare subterane care să mențină rece apa mării, băile s-ar putea face – cum în realitate se întâmplă în unele cale protejate – încă din luna mai. De altfel, nordicii germani, danezi sau suedezi, obișnuiți cu cele șaisprezece grade ale Mării Baltice și ale Mării Nordului, nu se sfiesc să înfrunte cele optsprezece sau douăzeci de grade de apă limpede, transparentă precum cristalul, ale Mării Mediterane, spre mirarea și admirația insularilor.

Peisajul agricol era întrerupt de livezi de pomi fructiferi, de toate speciile, inclusiv portocali, căci golful alăturat portului Olbia se numește *Golfo degli Aranci*, adică Golful Portocalilor, al pomorancelor, cum li se spune în Banat.

Intrând în munți după oarecare vreme, în regiunea localităților Monti și Tempio Pausania și a satelor din jur, Luras, Aggius și Calangianus, precum și a munților Ultana și Limbara, cu piscul Balestrieri, de 1 362 de metri, am început să zărim copaci până atunci cunoscuți numai după coaja lor, transformată în dopuri atât de obișnuite pentru noi toți. Eram încântați să putem vedea acești arbori atât de rari și necunoscuți, cu pielea lor prețioasă, jupuită an de an. Păduri întregi de plute, cu formele cele mai bizare și cu

cele mai zbârcite coji, defilau în fața ochilor noștri uimiți. O impresie puternică ne-a făcut însă o zonă arsă a pădurii, cu toate plutele carbonizate, rămase la locul lor, ca niște schelete negre ce ne duceau cu gândul la Infern. Poate că forța de sugestie a unor asemenea priveliști îl inspirase și pe marele Dante Alighieri, atunci când scrisese, cu atâta putere evocatoare, *Divina Comedie*. Ni se părea că vedem în fiecare copac un personaj din Judecata de Apoi și îndeplinirea pedepsei aplicate de marii tartori, cu deplină conștiință a datoriei lor. Mai târziu am aflat că pedeapsa atribuită gălăgioșilor iudei de la Roma, care, prin certurile lor nesfârșite și prin neliniștea continuă pe care o întrețineau în rândul populației, pricinuiseră atâtea griji dregătorilor vremii, a fost deportarea lor în Sardinia. Din cele șaisprezece corăbii, douăsprezece s-au scufundat, din pricina uneia din acele furtuni năprasnice ce se abat adesea asupra Mării Tirenene, după cum relatează cronicarul Tacitus, care încheie cu concluzia că „n-a fost mare pagubă”. Rămâne de văzut pentru cine și dacă printre victime n-au fost și creditori, care țipau prea tare pentru încasarea dobânzilor și a datoriilor. Cele patru corăbii rămase au putut acosta la țărm, iar iudeii, după ce și-au revenit din răul de mare, plătind apelor tributul cuvenit în astfel de cazuri, din cămătarii gălăgioși de la Roma au devenit agricultori și mici comercianți, prin satele mai sus amintite. Ei mai păstrează și astăzi conștiința acestei origini. Mai târziu, în casa comandantului portului Cagliari am avut, personal, prilejul să cunosc o frumoasă Salomee cu cozi negre, numită Mavy, din satul Aggius. Colonelul de marină, foarte simpatic și doritor de noi amiciții, cu iaht în port, era căsătorit cu o afabilă doamnă aramee. Prevăzător, îi prevenea pe oaspeți, declarându-le etnia nevestei și punându-i astfel în gardă, spre a evita gafe neplăcute.

Peisajul dantesc se termina cu o bruscă deschidere, în trei direcții, a unei văi ce cuprindea un mare lac de acumulare, numit

Coghinas. Mâna omului, în căutarea cărbunelui alb al căderilor de apă, reușise, de data aceasta, să înfrumusețeze peisajul, contrar celor mai multe inițiative industriale antiecologice. Prezența iezurilor de munte răcorește și înviorează natura, setoasă de apă în timpul verii, dar și desfată privirile și sufletul călătorilor care, la mijloc de drum, simt și ei nevoia să se adape. Cu un sfert de secol în urmă, trenurile nu erau încă înzestrate cu serviciu de bar și, dacă nu erai pregătit cu desaga și cu sticla sau cu termosul de ceai, la ora micului dejun, drumul continua cu... răbdări prăjite și cu gândul la sosire. De la Uschiri, de pe râul cu același nume ce izvorăște de la 1 000 de metri, de pe vârful Senalonga, al munților Ala, ne-am apropiat de răscrucea de la Chilivani, din regiunea Logudoro, trecând peste Ploaghe, Codrongeanus, Florinas, Ossi, Tissi și ajungând, în cele din urmă, la Sassari, capitala Sardiniei de Nord. Oraș caracteristic insulei, situat în regiunea Turritano, are o universitate, la care au predat Giorgio Del Vecchio, profesorul meu de filozofia dreptului și Antonio Segni, profesor de procedură civilă, devenit ministru, prim-ministru și, apoi, președinte al Republicii.

Destinația noastră finală era însă Porto Torres, la treizeci de kilometri mai la nord, unde ne așteptau, în port, nava butanieră *Cornelia* și căpitanul său, Vecchi, spre a ne oferi un banchet marinăresc, cum numai oamenii mării știu să organizeze pentru șefii lor supremi.

Așa am cunoscut Sardinia și am descins pentru prima oară pe țărmurile ei, pentru a-i cunoaște chipul atât de frumos, cum numai în România îi găsești pereche, ca și obiceiurile, tradițiile, muzica, costumele naționale și obiectele din casă, cu scoarțe lucrate la război, în culori și desene identice cu cele din țară. Și pentru a-i cunoaște apoi marea, pe care am îndrăgit-o mai mult ca orice, devenind, în scurtă vreme, un marinar veritabil, neschimbat chiar după un naufragiu, fidel ei ca un vechi lup de mare. Și pentru a-i îndrăgi adâncurile, cu plante fascinante și

cârduri de pești, de toate clasele și mărimile, care au făcut să-mi crească neconținut pasiunea pentru pescuitul sub apă, pasiune ce nu m-a părăsit niciodată. Îndrăgind pentru totdeauna marea, cu farmecul și primejdiile ei, mi-am însușit un nou mod de viață și am descoperit o lume care, până atunci, îmi rămăsese necunoscută.

1 octombrie 1979, ora 23.00 – 2 octombrie 1979, ora 01.00

Nava butanieră *Cornelia*

Scopul oficial al primei mele călătorii în Sardinia a fost dublu: inspectarea vasului *Cornelia* și a activității nou inițiate, de îmbuteliere la bord, pe de o parte, iar pe de altă parte, inspectarea construcțiilor, în fază înaintată, ale întreprinderilor de depozitare și îmbuteliere pe uscat, în cea dintâi zonă industrială din Sardinia, pe care o realizam la Porto Torres. Importul de butelii cu gaz butan și distribuția lor în Sardinia începuseră deja, mulțumită efortului și strădaniei celor doi concesionari, care împărțeau insula în două, comendatorul Silverio Gazzella, de la Cagliari, și comendatorul Giulio Carta, de la Sassari. Ei găsiseră destui distribuitori locali, ajutați de inspectorii de zonă ai societății noastre, care să servească la domiciliu abonații la noua energie domestică introdusă de ButanGas. Se instalase și concurența, Liquigas și Pibigas, cu puțin înaintea noastră, dar fiind aceste societăți aprovizionate în vrac de mine, le socoteam un fel de rude mai apropiate, care, în fond, vindeau tot gazul meu adus din străinătate, gaz de mare calitate prin conținutul său ridicat în izobutan. Acest butan special era adus din Cehoslovacia, de la fabrica de sinteză a petrolului din cărbune și alte reziduuri, numită Stalinwerke, fostă Hermann Goeringwerke, din regiunea sudeților, redobândită de Republica Cehoslovacă, unde, după învățarea meseriei, prima grijă a localnicilor a fost să-i alunge pe germani. Uzina fusese considerată pradă de război și revenea

rușilor, dar „marele“ Stalin a socotit oportun să o facă cadou cehoslovacilor, eliberați de trupele rusești și române, cu o foarte slabă participare locală. Materia primă, lignitul, se afla în Munții Sudeți și fabrica nu putea fi transportată pe Volga împreună cu munții și cu zăcămintele lor de cărbune. Din sinteză rezultă multă benzină, dar și mult butan și izobutan, acesta din urmă având punctul de fierbere cu optsprezece grade mai jos decât primul, căci butanul se lichefiază singur la zero grade. Temperaturile, iarna, chiar și în Italia, în zonele muntoase, coboară sub zero, ceea ce împiedică evaporarea butanului. Distribuția, în orașele Cagliari și Sassari, era făcută de către organizațiile de desfacere directă ale celor doi concesionari, iar aprovizionarea distribuitorilor din alte localități se făcea cu camioane proprii, care legau satele de aceste două mari centre.

Sarcina societății ButanGas consta în a importa acest gaz, cu vapoarele, care acceptau transportul acestui combustibil sub presiune, de care mulți se temeau, fapt pentru care societatea închiria adesea vase cu pânze și motor, care descărcau buteliile pline la Cagliari și la Porto Torres, reluându-le pe cele goale, spre a fi aduse la Genova și, de acolo, la Milano. Transportatorul de la Genova, Grendi, a lucrat mulți ani la găsirea vaselor trebuitoare și la stabilirea navlurilor respective, îndeplinind toate formalitățile transporturilor maritime, la fel ca pentru orice alt export; astfel, termenii de „export de pe continent“ și de „import în insulă“ nu sunt considerați improprii în limbajul marinăresc. Un vas încărcat poate ușor să-și schimbe destinația și să ajungă în străinătate, iar vămile luau toate precauțiile necesare pentru a evita aceasta. Transportul buteliilor, de la Milano la Genova, comporta o încărcare la plecare și o descărcare la sosire, iar, apoi, o îmbarcare și o debarcare a buteliilor, una câte una. Operația era foarte costisitoare și prea puțin agreată de așa-zișii portuari, chemați să lupte cu câte două butelii, a câte 25 de kilograme fiecare, ceea ce însemna o plimbare continuă cu jumătate de

chintal. Pentru a evita această gimnastică, ei au cerut ca buteliile să fie îngrămădite într-o plasă și apoi ridicate cu macaraua și rostogolite în cala navei. Desigur, operația era mai lesnicioasă și munca manuală se reducea la stivuirea recipientelor. Dar și la această operație de stivuire portuarii s-au opus și, până la urmă, buteliile au ajuns să fie transportate la grămadă, unele peste altele, cu riscuri mari de deschidere a robinetelor sigilate. Partea cea mai gravă, în această mișcare de deplasare, era deteriorarea buteliilor, care nu mai ajungeau în stare bună la destinație, ci cu vopseaua scorjită și cu gulerul de protecție deformat sau rupt, astfel încât erau, în orice caz, impropriu prezentate clienților. Or, clientul trebuie servit în mod impecabil, căci el este cauza și destinatarul oricărui proces economic. Prin deteriorarea acestor ambalaje, în realitate aparate speciale, sub presiune, se degrada întregul patrimoniu al societății, reprezentat de butelii, în proporție de nouăzeci la sută. Acest capital-mijloc-de-lucru trebuia, așadar, protejat și, în acest scop, trebuiau găsite alte soluții, mai adecvate. Până și astăzi, se practică această operație în insulele grecești, care sunt aprovizionate de filiala noastră din Grecia, mai mult din motive sociale, decât din motive economice, deoarece societatea înregistrează aici pierderi, compensate însă de distribuția în orașe.

Soluția pentru aprovizionarea Sardiniei era transportul gazului cu o navă butanieră și descărcarea produsului prin conducte, într-un depozit sau într-un stabiliment, dotat cu rezervoare sub presiune, care trebuia însă construit în momentul în care vânzările și consumul ar fi justificat o astfel de investiție, menită să fie amortizată cu o minimă activitate de umplere și de depozitare. Acest moment se apropiase și hotărârea de a construi primul nostru stabiliment în Sardinia fusese, deja, luată de mai multă vreme. Ceea ce întârzia începerea lucrărilor era nefinalizarea formalităților administrative de creare a zonei industriale de la Porto Torres, care expropriase toate terenurile din

apropierea portului și din vecinătatea acestuia, de-a lungul țărmului. A fost o mare bătaie, de solicitări continue, de proiecte și presiuni, care, datorită inițiativei societății noastre ButanGas, a anticipat cu cel puțin doi ani realizarea construcției, după cum autoritățile superioare au recunoscut mai târziu, la inaugurarea stabilimentului. Lipseau drumurile de acces, bătute și asfaltate mult mai târziu. Lipsea curentul electric. Lipseau apa și telefonul, pentru care a trebuit să construim o linie lungă de aproape doi kilometri, pe socoteala noastră, astfel încât stația de îmbuteliere să-și poată începe, cât mai curând, activitatea. Grup electrogen de rezervă aveam, iar apa ne-am mulțumit s-o obținem dintr-un puț săpat chiar în mijlocul terenului de două hectare, cu dezavantajul de a avea o apă aspră, din cauza apropierii de mare, cu care am putut verifica etanșeitatea buteliilor, dar și spăla fața și mâinile muncitorilor, ale funcționarilor și chiar ale administratorului-delegat, director general, atunci când a venit să-și petreacă vara în locuința de serviciu din clădirea birourilor. Ba chiar și bucătăria a putut funcționa cu această apă, cu toată piatra depusă pe oale.

La sosirea mea la Porto Torres, lucrările, neterminate încă, după cum ar fi trebuit, erau totuși în fază avansată, atât la marele hangar deschis pentru condiționarea și umplerea buteliilor, cât și la sala de pompe, la magazii și la clădirea unde urmau să fie amenajate birourile și locuințele de deasupra lor. Oricum, cerusem deja socoteală la Milano, cu privire la întârzierea lor, căci trebuiau să fie terminate în primăvară și, în luna mai, încă se mai tencuia. Motivarea celor responsabili a fost ușor de găsit: desființarea și mutarea unor ziduri interioare, pentru transformarea unui apartament în locuință de vară, pentru directorul general și alți directori, în trecere pe la Porto Torres. Locuința șefului stabilimentului din Sardinia, Berni, fusese deja terminată și acesta se instalase în ea, de puțină vreme, împreună cu soția și nedespărțita sa cumnată; locuia însă aici, doar ziua, iar noaptea dormea în sat. Am grăbit terminarea camerei de oaspeți, inaugurate înainte de

vreme de Teresa, care voia să scrie poezii, inspirată de vuietul mării, iar apoi de părintele-filosof, profesorul Giorgio Ignat, de la Catania. Pentru suirea la etaj se mai foloseau încă acele scânduri lungi și groase de schelă, căci marmura pentru trepte nu sosisese încă. Dar acesta era un detaliu fără importanță pentru un scriitor și un filosof care se respectă, echilibristica pe scânduri servind la echilibrarea ideilor profunde. A fost un sejur de o lună, foarte folositor pentru cunoașterea realităților adevărate și nu numai a celor închipuite, iar prezența unui ochi de încredere a servit, desigur, la încheierea lucrărilor. Dar cine poate să relateze mai bine întâmplările zilnice de la Porto Torres, decât scriitoarea însăși?

Pentru transportul butanului în vrac, în rezervoare sub presiune, de la rafinăriile British Petroleum și Shell, din sudul Franței, de la gurile Ronului, de pe lacul Berre, trecând prin Canalul Martigues, era necesară o navă butanieră. În acea epocă, existau foarte puține nave de acest gen, în lume. Primul care s-a încumetat să construiască o astfel de navă a fost armatorul Olsen, din Norvegia; aceasta avea o capacitate de 750 de tone și era dotată cu rezervoare mici, verticale, cu o sumedenie de robinete și de instrumente de măsurare a presiunii, și cu țevării desfășurate, de-a lungul și de-a latul său. Motivarea era ca nu cumva să se dezechilibreze vasul și să se răstoarne, căci rezervoarele, rezistente la treizeci de atmosfere, erau groase și grele. Ceea ce preocupa mai mult era deplasarea lichidelor într-o parte sau alta, din pricina ruliului, lichide care, la rândul lor, ar fi mărit ruliul până la răsturnarea vasului. Acesta era închiriat unor societăți din Brazilia, care efectuau transporturi maritime de-a lungul coastelor.

În Italia, amiralul Varoli Piazza, pensionat înainte de vreme, n-a voit să stea liniștit și, împreună cu fratele său, a deschis un șantier pe fluviul Pad, din centrul Italiei, unde recondiționa niște ambarcații de debarcare a tancurilor în timp de război, ce își

împinseseră prora pe plajele Normandiei și, mai înainte, ale Italiei. Era dispus să transforme aceste ambarcații cu fundul plat, foarte nepotrivit pentru navigația pe mare, care sunt astăzi supravegheate în mod deosebit și neautorizate pe distanțe lungi. Totodată, era dispus să facă transformări și pentru noi, de orice natură, cu entuziasmul începătorilor, aflați la o vârstă mai înaintată. Pentru a mi-l apropia mai mult – căci vizitele lui se întreau și era foarte interesat de ideile, de posibilitățile și de inițiativele mele, care dominau piața italiană prin noutatea lor, ca și de poziția mea prestigioasă, de furnizor al celorlalte societăți – am hotărât să-l numesc pe amiralul la pensie membru în consiliul de administrație al societății ButanGas. Soluția găsită pentru transportul gazului butan nu mă satisfăcea, deoarece numeroasele rezervoare verticale reduceau capacitatea navei, iar construcția era foarte costisitoare, din cauza aparaturii de control. Dacă butanul ar fi fost transportat sub zero grade, ar fi devenit lichid la această temperatură și ar fi putut ocupa întregul spațiu liber al calelor. Mediterana însă nu-și coboară nici iarna temperatura sub cincisprezece grade deasupra lui 0, temperatură la care butanul fierbe și devine gaz, pierzându-se în văzduh. Soluții de acest gen s-au găsit, mai târziu, pentru metan, americanii, englezii și japonezii adoptând o formulă lansată de italianul Grossi, la începutul Celui de Al Doilea Război Mondial. Acesta propunea lichefierea metanului prin răcire până la o sută șaiszeci și trei de grade sub zero, și transportarea sa în nave-cisternă, bine căptușite, fără a mai fi nevoie de rezervoare cilindrice. O singură precauție era indispensabilă: nimeni nu trebuia să cadă în baia răcoroasă, căci risca să devină o statuie fragilă ca porțelanul. Pentru butan, propan și amoniac anhidru este nevoie de rezervoare cilindrice sub presiune, ceea ce reduce spațiul util al vasului la o treime din tonajul său.

Deși formația mea era juridică, nu-mi lipseau studiile și vocația în domeniul tehnic și nici bunul-simț, așa că, după multe

frământări, mi-am pus următoarea problemă: de ce oare n-ar fi putut fi împiedicată mișcarea lichidului în rezervoarele cilindrice, prin inserarea unor pereți interiori, găuriți, care să întârzie deplasarea acestuia și să permită revenirea conținutului la locul său? Dacă compartimentarea rezervorului prin segmente, la fiecare doi metri, folosea la îmblânzirea tangajului, despărțitura cea mai importantă era cea longitudinală a întregului rezervor, astfel încât lichidele să nu mărească intensitatea ruliului și să deplaseze baricentrul care asigură stabilitatea vasului. Cu cât acest punct este mai jos, cu atât siguranța este mai mare, motiv pentru care iahturile cu pânze și catarge foarte înalte au dedesubt un bulb cu lest de plumb, de câteva tone, devenind astfel imposibil de scufundat. După multă chibzuință, m-am convins eu însumi că aceasta era o soluție posibilă și practică, pentru a mări capacitatea de stocaj și a reduce costurile, prin instalarea rezervoarelor de-a lungul corpului navei. Operațiile de încărcare și descărcare deveneau mai simple și mai rapide, prin utilizarea unui număr redus de dispozitive numite, în italiană, *saracinesche*, un fel de valve, cu o limbă metalică ce se mișcă în interior ca o ghilotină.

L-am chemat la raport pe domnul amiral Varoli Piazza, expunându-i proiectul meu, pe care, acesta, cu competența sa marinărească și de constructor și ajustor chiar de vechi corăbii, l-a găsit logic și realizabil, fapt care m-a încurajat și mai mult, determinându-mă să cumpăr, în grabă, un vas. Alegerea era condiționată de găsirea unei nave de ocazie, care să coste puțin și să se preteze la reforme, cu guri mari și magazii de-a lungul întregului corp. Există o seamă de vase de acest gen, destinate transporturilor trunchiurilor de lemn prețios din Africa, de pe Coasta de Fildeș. În general, ele sunt mari, căci trebuie să înfrunte oceanul, și cheltuielile echipajului se ridică. O agenție de la Genova ne-a găsit un vas liberian, care purta numele de *Laburdi*.

Administrația pavilionului țării africane libere, Liberia, cu capitala sa, Monrovia, își deplasase biroul – direcția respectivă a Ministerului Marinei – la New York, unde se îndeplineau toate formalitățile. Multime de nave, ale unor armatori americani și de alte nații, se află sub pavilion liberian. Liberia se mulțumește cu o taxă anuală fixă, lăsând deplină libertate navelor care poartă tri-colorul său în lume și, fiind o țară liniștită, nu declară război nimănui, astfel încât navele sub pavilionul său sunt scutite de rechiziționările și de sechestrele, atât de obișnuite pe toate mările declarate libere, dar insidioase în timp de război. Captura unui vas inamic este, întotdeauna, o bună afacere pentru un stat beligerant. Aceste condiții avantajoase au făcut ca, după principalele flote ale marilor țări, cea mai importantă flotă mercantilă din lume să fie cea liberiană. Din aceleași motive și pentru aceleași condiții, la fel de importantă este și flota panameză a Republicii Centro-Americane Panama. Din fericire, această importantă republică maritimă, Liberia, are un consultant la Genova, unde se pot îndeplini formele de validare a cumpărărilor și vânzărilor și, ca urmare, a înălțării sau a coborârii pavilionului panamez, bineînțeles pe baza documentelor întocmite în fața notarului și a comunicării la direcția portuară, fără surle și trâmbițe. Uneori se mai întâmplă și minuni din acestea, când se lansează la apă câte o navă nouă, mare, și nașa aleasă cu grijă, în ținută de gală, este chemată să dea semnalul de pornire, prin lansarea unei sticle de șampanie. Aceasta se sparge de prora navei care, fiind udată înainte de toate cu șampanie franțuzească de calitate, este astfel botezată înainte de a se afunda în apele sărate ale mării. În sunet de lanțuri grele, ce atârnă, menite să amortizeze impactul pupei cu apele, vasul începe să se legene pe suprafața docului.

Notarul Cesare Di Giovanni, fratele prietenului meu, notarul Vito Di Giovanni, de la Palermo, a fost nașul tuturor acestor operații. După necesara corespondență cu birourile maritime liberiene de la New York, pe timpul când poșta italiană funcționa

bine, și după obținerea autorizației marinei comerciale italiene de a pune vasul sub pavilion italian, am devenit, în doar două luni, proprietarii unei nave care urma să devină cea dintâi butanieră din Mediterana. Constituise, în acest scop, o societate anonimă, pe acțiuni la purtător, cu sediul la Palermo, căreia i-am dat numele de *Petrolchimica*, schimbat apoi în *Transchimici*, și care, actualmente – pentru a se încadra mai bine sub emblema dragonului – și-a luat numele de *Drago Mare*. L-am însărcinat pe amiralul meu cu întocmirea planurilor de transformare, după schițele desenate de mine, în baza vechilor planuri, ce prevedeau reducerea numărului rezervoarelor la două mari, amplasate pe fundul vasului, și unul mai mic, deasupra, între ele. Către pupa a fost creat spațiul necesar pentru pompe și compresoare, izolat printr-un spațiu gol, de siguranță, care izola, astfel, pupa și mașina sa de aburi, cu trei cilindri de mărimi diferite. Injectoarele de păcură mențineau flacăra vie pe toată durata cursei. Această transformare era tot ce se putea închipui mai temerar pentru transportul de gaze inflamabile, ținute sub presiune. Precauția cea mai mare a fost de a menține toate conductele de încărcare și descărcare la prora extremă, de unde porneau conductele de cauciuc sintetic (neopren), care legau nava de *pipe-line*-urile de descărcare, ce ajungeau până în port.

Amiralul Varoli Piazza a fost încântat să supravegheze această operațiune – căci de executat pe șantierul său, instalat pe malul unui râu, nu putea fi vorba – și ea s-a realizat într-un șantier din portul La Spezia. Cei mai mirați și mai neîncredători au fost marii tehnicieni ai grupului mondial petrolier Shell, care m-au invitat la Londra, împreună cu planurile navei, căreia – pentru o bună pază – i-am dat numele mamei mele, Cornelia, punând-o astfel sub protecția și oblăduirea ei, deși nava se născuse în Norvegia, în anul 1914. Am luat avionul și am plecat la Londra, unde am fost primit cu mare considerație, la Direcția Gazelor Lichide, situată într-o casă veche, ca majoritatea caselor din

capitala britanică, în Saint Mary Axe. Raporturile cu societatea Shell erau bune, căci de la ea cumpăram gazul butan și propan, în cisterne pe care le încărcam la marea sa rafinărie din Rotterdam, Pernis. Domnul director Mainen a fost foarte cordial și mi-a cerut să ilustrez planurile și să motivez această îndrăzneată inițiativă, în fața colaboratorilor săi, adunați anume ca să audă și să vadă minunea. M-au ascultat cu atenție și, până la urmă, utilizând un limbaj nu numai petrolier, dar și marinăresc, pe care mi-l însușisem între timp, am reușit să-i conving pe toți și, astfel, am crescut mult în ochii lor. Admirația stărnită și laudele ce mi s-au adus mi-au reamintit de comentariul făcut cu ani în urmă, în birourile sale din Londra, din Trafalgar Square, de către directorul comercial al rafinăriei Aquila, din „Triest-ul autonom“, sub administrația aliată, către președintele său, Kind-Childe, doctor în chimie: *Mister Drăgan is a clever boy* – „Domnul Drăgan este un tip deștept“.

De la comanda tablei de oțel și controlul fiecărei foi de către inspectorii Registrului Italian al Navigației, RINA, până la calandrea, sudarea și transformarea foilor în rezervoare cilindrice, radiografierea tuturor sudurilor, coacerea până la incandescență a întregului rezervor, în cuptoare speciale, controlul recipientelor prin proba apei sub presiune, aprobarea și ștanțarea lor și, în final, transportul acestora pe apele mării cu ajutorul unui remorcher și instalarea lor pe vasul *Cornelia*, reparat între timp și amenajat pentru o nouă viață, au trecut doi ani de zile, cu emoții pentru toți directorii mei și mai ales pentru Laurian Căramidaru, de felul lui cam speriat și rezervat față de orice inovație tehnică. Numai acasă își refăcea moțul în fața nevestei, prin mutismul său.

Nu putea fi vorba de o navă de mare capacitate, căci prima limitare e dată nu de mare sau de vas, ci de depozitele de descărcare, care, în genere, sunt mici, deoarece construcția rezervoarelor de stocaj este costisitoare, iar capacitatea lor impune anumite distanțe de siguranță, deci suprafețe mărite de teren;

totodată, investiția trebuie raportată la cantitatea de gaz îmbuteliat și distribuit în zona respectivă. De aceea, cele aproape cinci sute de tone de registru, rezultate în urma unui calcul de capacitate, prin înmulțirea lungimii cu lățimea și înălțimea de construcție, până la covertă, nu sunt tone utile de transport și se exprimă prin așa-zisa greutate moartă (*dead weight*, cum spun englezii), adică încărcătura efectivă, inclusiv combustibilul și apa. Apa este la fel de necesară pentru marinari, ca și combustibilul pentru mașini și nu poate fi înlocuită numai cu vin și băuturi tari, căci n-ar mai funcționa mașinile și căpitanul ar greși ruta. Necesitatea de a instala rezervoare sub presiune într-un spațiu neregulat reduce la trei sute de metri cubi utili capacitatea navei, iar datorită gazului, fiind mai ușor decât apa și cântărind numai șase sute de grame litrul, se ajunge la o capacitate de transport de o sută optzeci de tone. Aproape că reprezintă mai mult greutatea navei, a rezervoarelor, a pompelor, a compresoarelor, a motoarelor și a mașinilor de propulsie, decât produsul transportat. Nici viteza nu era excesivă, dar, în acea epocă, mersul constant cu nouă până la zece noduri pe oră era considerat normal, *a fair speed*, după expresia engleză. A descărca deci o sută optzeci de tone în acea epocă, în depozite în construcție, era deja o performanță, căci nava putea să efectueze, în liniște, patru-cinci voiaje lunare, între Marsilia și Sicilia și un număr mai ridicat în Sardinia.

Câta vreme stabilimentul de la Catania, în Sicilia, fusese terminat și inaugurat încă din 1953, realizarea celui din Sardinia – cu toate eforturile și presiunile ce le făceam de la Milano – era în întârziere. Nava *Cornelia* fiind gata, nu puteam să furnizez gaz în vrac în Sardinia și continuam să trimit butelii. Atunci, am venit cu o idee și mai îndrăzneată: umplerea buteliilor la bord, pe coverta de la proră, protejată de o altă covertă, care încheia prora foarte ridicată, necesară în Marea Nordului și în Baltică. Apa lor fiind puțin adâncă, vântul ridică unde mari, și navele, pentru a

trece prin ele, au nevoie de o proră înălțată, care să despice valul în două, fără a se încărca cu apă și a îngreuna, astfel, navigația. Exista deci un fel de șopron la proră, unde se puteau instala pompele de umplere și balanțele necesare, pentru cântărirea cantității încărcate în butelii.

N-am stat prea mult pe gânduri și am trecut la realizare, cel mai mult timp pierzându-l pentru obținerea autorizației de la RINA, care se vedea din nou pusă la grea încercare. Teama era ca loviturile buteliilor de pe puntea navei să nu producă scântei, care să provoace incendierea gazelor dispersate în momentul umplerii, prin deschiderea și închiderea robinetelor. Răspunsul meu a fost prompt: fiind vorba de un loc deschis și briza mării permanentă, nu se puteau acumula gaze pe punte. În ceea ce privește loviturile, ele puteau fi lesne evitate prin acoperirea punții cu un tapet de cauciuc. Nici ciocnirea buteliilor între ele nu putea să producă scântei, căci acestea erau vopsite și revopsite mereu, pentru a fi frumos prezentate în casele beneficiarilor. Mai degrabă mișcările de pe cheiul de beton puteau să producă scântei, dar și acestea fără efect în aer liber, prima condiție a unei explozii fiind existența unui spațiu închis.

Am obținut autorizația de îmbuteliere la bord, operație pe care am realizat-o, în graba mare, cu materialele de care dispuneam deja la Milano, astfel încât nava *Cornelia*, prima butanieră din Mediterană, cu rezervoare orizontale, a început să funcționeze și ca stație mobilă de umplere. Când ajungeam în port, la un chei rezervat produselor inflamabile, soseau camioanele cu buteliile goale, care erau luate la bord, îmbuteliate și restituite pline, după proba de etanșeitate și aplicarea capacului de siguranță, la început din bronz, iar mai târziu din plastic. În această situație se afla *Cornelia*, la Porto Torres, în momentul sosirii mele cu mașina de serviciu a șefului de depozit, Berni.

Sosirea mea pe navă a prilejuit o adevărată sărbătoare. Pe moment, toate activitățile au încetat și am fost primit de căpitanul

Vecchi și de întregul său echipaj, alcătuit din zece persoane, la care se mai adăugau muncitorii însărcinați cu umplerea buteliilor, operație ce ținea de depozitarea și de mișcarea buteliilor, și mai puțin de navigație. De îndată ce nava ajungea în port, după zile și nopți de navigație continuă, marinarii intrau în repaus, cu excepția celor însărcinați cu deschiderea și închiderea gazului, precum și cu punerea în funcțiune a pompelor acționate cu ajutorul curentului electric, produs de grupul electrogen al vasului. Portul nu livra curent și nici linia electrică nu ajungea până la capul cheiului, cu o secțiune suficientă pentru cantitatea de kilowați necesari. Bineînțeles, toate motoarele erau antideflagrante și se aflau într-un compartiment separat, prin al cărui perete metalic pătrundea doar axul, pentru a învârti pompa. Nici legătura electrică cu cheiul nu era de dorit, căci, dacă nava s-ar fi mișcat din cauza unei unde neașteptate și ar fi rupt cablul, acesta, căzând pe un vas de metal, ar fi putut să producă neajunsuri.

Cu adevărat binevenit a fost însă prânzul de la bord, organizat de căpitanul Vecchi, împreună cu întregul echipaj și pregătit, cu multă pricepere, de tânărul bucătar, Giulio, pe care – mai târziu – l-am transferat, într-o vară, pe iaht. Aici au început să fie depănate, între un fel și altul, după ciorba de pește de rigoare și alte bunătăți, care nu se mai terminau, primele povești marinărești, de care luam cunoștință pentru întâia oară. Despre ce altceva știu să vorbească marinarii decât despre peripețiile lor pe mare, despre lupta cu valurile, despre răsturnarea oalelor, cu toate precauțiile luate prin îngrădirea lor în dosul unor bare metalice, fixate cruciș pe mașina de gătit, despre dansul scaunelor (foarte puține, fixate cu șuruburi, pentru a nu se plimba în momente nepotrivite), sau despre căderea din pat a celor ieșiți din cart, când marea este prea infuriată, cum, adesea, se întâmplă în mările Sardiniei, din cauza Mistralului ce suflă intens dinspre regiunea de nord-vest, adică din sudul Franței. În lungile ore de navigație, marinarii mai înșală vremea, lansând de la pupa plase mari, cu

linguri metalice, pentru a pescui toni, rechini și delfini, adică pești mari, cu viteză de înot ridicată. Cu această ocazie am aflat de trista soartă a delfinilor, animalele mamifere cele mai inteligente după om, care, odată prinși, plâng cu lacrimi omenesti și tipă cu glas de copil, atunci când sunt ridicați cu macaraua la bord și loviți în cap cu măciuca de lemn. Din carnea lor neagră se face un fel de mușchi uscat la soare, numit în italiană *mosciame*, tare ca piatra, astfel încât, adesea, delfinii se răzbună pe cei care i-au pescuit, rupându-le dinții. O echitate post-mortem. Pe atunci, nu aveam aceste sentimente și nădăjduiam să pot pescui și eu un delfin, a cărui carne mi-a fost servită ca aperitiv. După acest prânz pantagruelic, care a impus o prelungire a mesei pentru facilitarea digestiei, ajutată de cafele și de digestive amare, ne-am îndreptat spre depozit. Noroc că inspectarea navei o făcusem înainte, ca și observarea portului imens, aflat în construcție și menit să servească tot nordul Sardiniei pentru traficul său comercial cu Genova și, mai puțin, cu alte porturi. La Genova se descărcau și legumele, îndeosebi anghinarea, căreia îi prieste clima din Sardinia. Peștii pescuiți de flota numeroasă a domnului Farra, formată din vase de pescuit cu motor, erau trimiși în lăzi, cu gheață, tot la Genova. Numai crustaceele, în frunte cu langustele, erau destinate Marsiliei, care plătea prețuri foarte bune, iar producția lor era abundentă, de mare calitate și fără gust de petrol. Transportul crustaceelor se făcea într-un mod cu totul deosebit: vasele respective aveau pupa tăiată în parte, ceea ce permitea intrarea, până la un anumit nivel, a apei de mare, în care înotau lăzile cu languste, ce ajungeau astfel vii la portul de destinație. În aceste condiții, langustele puteau chiar să zăbovească în port, unde marinarii-pescari aveau grijă să le hrănească cu pește din abundență, dar de slabă calitate, pe care astfel îl transformau în carne de langustă, scumpă la cântar. Acestea sunt secrete ale meseriei de pescar pe care, acolo, în Sardinia, am început să le cunosc.

Când construirea depozitului de la Porto Torres s-a terminat, inclusiv cea a conductei de doi kilometri și jumătate, până la capătul cheiului, unde era ținută nava noastră, ca într-o carantină a celor loviți de ciumă sau de holeră, nava *Cornelia* a început să transporte și să descarce gazul direct în rezervoare, grăbindu-se să plece pentru a lua o nouă încărcătură destinată Siciliei. Ea își îndeplinea astfel misiunea de aprovizionare a insulelor, într-un mod mai puțin costisitor și mai sigur, evitând transporturile și degradarea buteliilor în voiaje lungi, devenite acum inutile. După apariția *Corneliei* în Mediterana, au fost construite o seamă de alte nave asemănătoare, dar cu viteză mai mare, deși capacitatea lor de transport era totuși redusă. Ea a sporit în raport cu extinderea capacității depozitelor altor societăți și, încet-încet, s-a format o flotă de butanieri în Mediterana, luând naștere chiar o societate specializată, în Franța, Ocean-Gaz, din inițiativa unui francez din Algeria. Acesta, după câștigarea independenței de către țara sa, mulțumită înțelegerii lui Charles De Gaulle, își îndreptase privirile spre un nou sector, deoarece nu se mai putea ocupa de transporturile de vinuri. Acest nou sector al transporturilor maritime de lichide speciale începea să formeze o piață tot mai concretă și în lentă expansiune.

Butaniera *Cornelia* a avut însă primatul și meritul începuturilor, căci după modelul ei s-au construit toate navele noi, cu rezervoare longitudinale, renunțându-se la formula norvegiană a micilor rezervoare verticale sau sferoidale. Experiența *Corneliei* a demonstrat validitatea formulei imaginate de mine.

La posibilitatea de a transporta butan și propan cu o presiune mai ridicată, îndeosebi vara, când arșița soarelui înfierbânta pereții rezervoarelor, vopsite în argintiu, pentru a reflecta razele, și stropite cu apă de mare, prin țevi montate deasupra lor, s-a adăugat și aceea de a transporta amoniac anhidru, la rândul său gazeificat și lichefiat, întocmai ca și gazele de petrol. Socoteam că, în viitor, și acest produs, cerut din ce în ce mai mult de fabricile de

îngrășăminte azotoase, va putea să fie transportat cu ajutorul butanierelor, ceea ce s-a și realizat prin anii 1960. Problema nu era greutatea lui specifică mai mare, căci nava avea o rezervă disponibilă, ci puterea lui de coroziune asupra valvelor de bronz. De aceea, încă de la început, prevăzusem montarea unor valve din oțel inoxidabil, ceea ce ridicase costurile, dar îmi asigurase posibilitatea de lucru în viitor. Așa s-a întâmplat când rafinările din Sicilia și Sardinia, ca și industriile petrochimice înființate în anii ce-au urmat, au produs gaze de petrol în cantități excesive și au putut să ni le furnizeze la fața locului; noi le transportam, pe urmă, cu camionul-cisternă pe uscat sau le preluam printr-o conductă a noastră, conectată direct cu instalațiile chimice ale societății SIR (Società Italiana Resine), din Porto Torres, proprietate a megalomanului Rovelli. Acesta, dintr-un simplu producător de cremă de ghetă și constructor-mecanic, devenise peste noapte petrochimist internațional, absorbind trei mii de miliarde de investiții făcute cu bani publici, sub formă de împrumuturi, cu dobânzi derizorii sau drept contribuții *à fond perdu*. Astăzi instalațiile sunt, în bună parte, în paragină, miile de muncitori au rămas pe drumuri și au căzut în sarcina statului ca șomeri, iar directorii băncilor, diverși politicieni și însuși Rovelli au obținut cazare gratuită în închisori moderne, comparabile cu hotelurile din stațiunile de odihnă.

Când nava *Cornelia* a rămas fără lucru, societatea noastră a încheiat un contract cu Israelul, de lungă durată, pentru transportul amoniacului de la Veneția la Haifa.

Pentru studierea ei, ca navă-prototip, tânărul petrolist Aristide Șain, administrator la societatea portugheză Sacor, mi-a cerut prietenște să i-o închiriez pe o lună. Urma apoi să fie examinată la Lisabona, în vederea construirii unui vas asemănător de către societatea Cidla, care începuse să distribuie gaz butan în *Lusitania* (Portugalia). I-am acceptat cererea și invitațiile la mese, unde, împreună cu directorul societății Cidla, m-a chestionat în

tot felul, spre a învăța secretele meseriei în care devenisem expert. Directorul administrativ al societății l-a părăsit, la un moment dat, pe Aristide Șain și a plecat în Israel, unde m-a invitat cu insistență să particip la constituirea unei societăți cu cel puțin cincizeci la sută, pentru distribuția gazului în această nouă țară. Acolo se înfiripase deja o societate de acest gen, din inițiativa unui evreu din România, cu numele tradus din *Wolf* în Lupu, mai potrivit cu noul climat, unde patru sute de mii de evrei din România, salvați de mareșalul Antonescu din ghearele lui Hitler, constituie o comunitate puternică, aproape un sfert din populația țării, ceea ce putea să reprezinte o piață preferențială pentru un specialist versat în toate tainele comerțului cu combustibil domestic. De aceea și domnul Lupu m-a invitat să particip la majorarea capitalului societății sale, dispus fiind să o împartă cu mine. Recunoașterea internațională nu mi-a lipsit.

2 octombrie 1979, orele 11-23

La Stintino

Vizita de după-amiază la depozit a fost lungă, deoarece îmi impusesem să cercetez îndeaproape modalitățile de terminare a lucrărilor, asigurându-mi posibilitatea de a locui în timpul verii în apartamentul pe care mi-l alesesem, alături de cel al șefului de depozit, situat la etaj și de cel al șefului de rampă, responsabil cu descărcarea butanului din navă și umplerea buteliilor în stabiliment, Marino Marini, proaspăt căsătorit cu o învățătoare din Porto Torres. Marini era originar din Mantova și a fost primul care a stabilit o legătură temeinică, familială, cu insula. Le-am construit o locuință la parter, în clădirea birourilor, proiectată cu lărgime de spațiu și care depășea nevoile momentului. Lucrările accelerate au făcut posibilă începerea activității, chiar în vara aceea, rămânând ca serviciile auxiliare să fie completate până la sfârșitul anului.

Toți îmi vorbeau de frumusețea Sardiniei, cu plaje, cu coaste nemaipomenite, curate și sălbătice, în toată splendoarea lor naturală, iar ca localitate tipică mi se indica sătulețul de pescari numit Stintino, la vreo patruzeci de kilometri de Porto Torres. M-am lăsat repede convins și cu o mașină Fiat 1100, întoarsă din Grecia, după ce rămăsese acolo tot timpul cât permitea legea pentru o mașină cu număr italian, am plecat în această localitate împreună cu Teresa, poposind la barul-restaurant, unde se întâlneau pescarii locului. Era un local foarte modest, dar potrivit pentru nivelul

clienților săi, pescari arși de soare, dar candidați oricum la reumatisme precoce, pătrunși cum erau de umezeala nopții, persistentă pe mare. Grijă lor era nu de a lua aspirină (dovedit cel mai formidabil medicament contra reumatismului, a artrozei și poate chiar a infarctului, datorită așa-zisei subțieri a sângelui, fapt care a dus la lansarea sloganului că în ziua când cineva ia o aspirină, mai ales din acelea efervescente, cu vitamina C, este exclus infarctul), ci de a lua remedii antice: vinul, berea (în vechime numită *cerevisia*), distilatul de tescovină numit în italiană *grappa*, un rom autentic cubanez, colorat cu zahăr ars, pentru a-i da o față mai atrăgătoare decât cea a alcoolului alb, transparent, și atâtea alte aperitive și digestive în care Italia este maestră, prin calitatea și cantitatea lor. Cam toate aceste remedii dau multe calorii, cu avantajul că acestea se ard imediat și nu pot fi depozitate sub formă de grăsime, dând energie instantanee celui nevoias, care se simte cuprins de o căldură plăcută, de la rădăcina părului până la unghiile de la picioare. Vorbesc în cunoștință de cauză, căci și mie, mai târziu, mi s-a întâmplat să mă întorc înghețat de la un pescuit mai lung și să simt nevoia unui duș interior, care să-mi restituie forțele.

Proprietarul acestui bar îi îmbia, cu multă grijă, pe clienți, considerând o datorie a sa aceea de a bea în cinstea fiecărui client și de a mai trage și pe furiș câte o dușcă, în momentele când nu se putea justifica în fața nevestei, cum că ar fi fost în exercițiul funcțiunii. Petrino, alintat cu acest nume de pescari, era un fost boxer, cu nasul rupt, cum se cuvine unui profesionist care se respectă, de aproape doi metri înălțime, care, cu toate libațiile noii sale profesiiuni – fatal schimbată la vârsta de cincizeci de ani, când pumnii încasați sunt mai numeroși decât cei dați –, reușise să-și mențină o linie elansată, fără urmă de burtă, contrar regulii generale. Se știe că alcoolul, prin ardere, alimentează corpul și toate organele sale, care primesc energie suficientă și nu mai au nevoie de altă hrană. Desigur, la alimentele solide nu se poate

renunța, pentru a evita atrofierea tubului digestiv. Ele însă devin un surplus, care se transformă automat în grăsime, dând formă rotundă, adipoasă, pântecelui. Se prea poate ca Petrino să fi avut secretele lui și să se fi menținut astfel datorită unor activități nocturne, care, după cum se știe, cer multă energie, echivalând cu un meci, cu un consum de o mie până la o mie cinci sute de calorii, după cum, cu multă competență, mi-a spus ministrul-adjunct al Sănătății, într-o convorbire de nivel ridicat. Se mai întâmplă și astfel de lucruri, fiind prea plicticoasă comentarea repetată a efectelor Gerovitalului și Aslavitalului și valorificarea lor în străinătate, pe scară întinsă, cu posibilitatea obținerii multor milioane de dolari, căreia consilierii neștiutori ai turismului și ai comerțului exterior i se împotrivesc cu toată puterea reușind, din păcate, prin apropieri ierarhice, să-l convingă și pe președintele țării. Se înscrie și aceasta printre marile posibilități ratate ale țării, din cauza lipsei de simț comercial și a centralizării administrative.

Petrino nu cunoștea toate aceste subtilități moderne, descoperite de români. El credea în tradiție și nu voia s-o schimbe, cu atât mai mult cu cât trăia în partea cea mai nordică a Sardiniei, în tipicul Stintino. Avea totuși grijă să nu mănânce prea multe macaroane (în sensul de paste de tot felul), prezentate sub diferite forme – între care și *gnocchetti sardi*, asemănători unor boabe de fasole –, bine condimentate cu sosuri de tot felul și presărate, până la totala acoperire a culorii lor, cu *pecorino sardo*, ras fin, care dă un gust cu totul special felului de bază al meniului.

Soția sa, unguroaică, fostă dansatoare și cine știe ce altceva, ajunsă la vârsta canonică, s-a retras în sihăstria de la Stintino, cucerită probabil după vreun meci susținut cu succes de fostul falnic boxer, Petrino. Fapt este că femeia a știut să se adapteze, să învețe târziu bucătăria sardă și să pregătească peștele după gustul clienților locali, care aduceau ei înșiși peștii la bucătărie. Am apreciat și noi bunătățile sarde preparate de unguroaică, ceea ce a prilejuit o convorbire și, din partea ei, o simpatie spontană, mai

ales când a auzit că sunt din Transilvania și a simțit înfiorarea produsă de vocea pământului, care nu se uită. Românii și maghiarii au trăit în vecinătate, în principatul românesc al Transilvaniei, condus însă în majoritate de străini, fiind puntea de legătură între aceste două popoare care s-ar înțelege foarte bine, dacă n-ar fi conducătorii și cercurile, mai bine zis clicile, interesate să semene vrajbă între ele și care aspiră la dominații, ațâțând poporul de jos. Excesele își au originea, întotdeauna, în aceste ațâtări ale politicianilor, responsabili de toate nenorocirile și conflictele dintre neamuri.

După cina luată în mijlocul unei lumi noi, formate numai din pescari cu bărci mici, individuale, s-a pus problema cazării noastre. Petrino nu avea han ca să ne ofere găzduire. Repede însă a găsit-o pentru noi, în casa unui pescar, chiar vizavi de cârciuma sa. O casă foarte curată, bine întreținută de nevasta pescarului, care găsea timp și pentru descurcarea peștelui din plasă, dimineața, la sosirea soțului său cu acea capcană numită *trimaglio*, alcătuită din trei plase împreunate, din care peștele intrat nu mai scapă în ruptul capului sau, mai bine zis, în ruptul... cozii. Ca toate casele de la țară și aceasta era împodobită cu icoane, fotografii și ștergare, iar pe jos și pe pat erau instalate scoarțe bănățene și oltenești, ba chiar și moldovenești, aidoma cu cele din țară. M-a izbit din primul moment această asemănare nemaipomenită și, cu dorul de țară, abia așteptam să mă desfăt în această casă rustică românească, la două mii de kilometri depărtare. Am dormit ca un copil fericit, impresurat de balsamul amintirilor de odinioară. Ars de nostalgia patriei îndepărtate, am avut impresia regăsirii ei pe aceste meleaguri de care m-am îndrăgostit cu toată puterea. Sardinia mi-a rămas de atunci în suflet, pentru totdeauna. Nu mai vorbesc dimineața, când spălarea se făcea într-un lighean de porțelan, în mijlocul căruia se afla o mare carafă, plină cu apă dulce, adusă de la cișmea, căci apa era importată cu un mic vaporeș al marinei, depozitată în sat

și distribuită apoi prin niște conducte, în câteva puncte strategice ale locului. Dar fiecare casă mai avea și propria cisternă, căci acoperișul era o terasă care aduna apa de ploaie și o cobora printr-un burlan într-un puț, unde cărbunele și piatra de var o filtrau și o păstrau pentru nevoile gospodăriei. Casele satului Stintino erau strâns legate una de alta și intrarea în ele se făcea printr-o tindă-vestibul, care dădea acces la toate celelalte încăperi. În spatele lor erau și mici grădini, dar prea puțin fertile, din cauza lipsei de apă. Numai cu ploile primăverii și roua dimineții nu se pot cultiva prea multe legume. Totuși ceapa, usturoiul, ardeiul roșu, iute, numit aici *zenzero*, indispensabil pentru supa de pește sardă (*zimino*), câte un cuib de cartofi sau anghinare, nu lipseau din casa insularilor. Există o piață sau, mai bine zis, o prăvălie, dublată de un cărucior al unui vânzător ambulant, unde se puteau cumpăra verdețuri, legume și fructe. Carnea se folosea puțin – o dată pe săptămână –, căci brânzeturile, cu multe proteine, o înlocuiau cu succes. La nevoie, la cererea vreunui client, cârciuma lui Petrino dispunea de câte un pui sau de câte un iepure de casă. Venind cu mașina pe drumurile de țară, străbăteam pajști cu fânețe și flori de câmp, frumos colorate în luna mai, din tufele cărora țășnea uneori câte un iepure sălbatic. În trei ocazii am vânat, fără să vreau, iepuri, care, aflați la marginea drumului, săreau ca din arc în fața farurilor mașinii și sfârșeau sub roțile ei. Unul, chiar în timpul zilei, s-a aruncat cu capul în centrul roții, ca un sinucigaș. Deci, nelipsind vânatul de câmp și cel de baltă, abundent pe iazul *di Pilo*, sarzii își îmbogățeau astfel hrana, căci aproape fiecare era vânzător de dragul de a avea pușcă. În pădurile de gorun, regăsite în Sardinia la fel cu cele din România, unde ghinda există din abundență și rizomii plantelor conțin amidon și pentoze (zahăr cu 5 carboni), mistreții sunt locuitorii firești. În Sardinia există obiceiul de a face șuncă de mistreț, mult mai slabă și mai gustoasă decât cea făcută din porcii domestici, adesea trimiși la pădure să se mai sălbăticească, cum se întâmplă și în

Delta Dunării. Cel mai apreciat fel de mâncare în Sardinia este purcelul de lapte, numit *porcheddu*, iar în dialect milanez *purschel*, pronunțat purșel. Pentru pielea lui crocantă sau pentru șoriciumul căpătat când este mai mărișor sarzii au creat un vin special, de optsprezece grade, numit *vernaccia*. Locul unde se produce este valea dominată de orașul Oristano, situat pe coasta de vest, la mijlocul insulei. Când am vizitat acest oraș, oaspete al prietenului meu marinar, comandantul Giovanni Dessy, la jumătatea drumului dintre Alghero și Oristano, am trecut, pe un pod, peste torentul-pârâu Bega, nume identic cu cel al râului și canalului Bega din Banat, construit anume sub Imperiul Habsburgic, pentru a transporta produsele agricole abundente spre Tisa și Dunăre. Păstoritul fiind una din îndeletnicirile principale ale sarzilor, de sărbători și primăvara nu lipsește din casa nimănui un miel, dar mai ales un ied copt în spuză, în groapa în care se face focul din vreascuri și lemne uscate, la care se adaugă și ramuri verzi de pin, pentru a da parfum cărnii, pe dinafară, câtă vreme în pânțele animalului sunt introduse ramuri de rozmarin, usturoi, ceapă, ardei, piper și alte mirodenii, între care cimbrisorul și dafinul nu lipsesc.

Baza alimentației satelor de pescari de pe toată coasta Sardiniei este însă peștele de mare calitate, de toate soiurile, pregătit în nenumărate feluri. Modul cel mai simplu este prăjirea sa pe un grătar pus pe foc mocnit, dar întreținut, în ultimul moment, cu ramuri de rășinoase, aflate din belșug în Sardinia, îndeosebi în tufele mici cunoscute sub numele de jnepeni, tuia sau ienuperi. M-am oprit o săptămână la Stintino și am învățat să cunosc diversele calități de pește, cu numele și caracteristicile lor, dar și felul cum se pescuiesc aceștia. Scopul meu era să aflu secretele acestei îndeletniciri milenare, practică și ca divertisment, căci după muncă omul are nevoie de odihnă și de o descătușare de gândurile apăsătoare. Ceea ce m-a impresionat mai mult au fost calmarii, pe care nu-i văzusem niciodată și nici nu auzisem de ei

în lunga mea carieră de pescar de râu. Nu credeam că pot fi atât de gustoși fripți, tăiați în inele sau întregi, prăjiți și, apoi, condimentați cu untdelemn, piper, sare și pătrunjel. Nici cu langustele nu eram prea familiarizat, acestea fiind alimente scumpe, rezervate celor rafinați și adesea celor maturi sau prea maturi, care simt nevoia unei noi tinereți și vor să beneficieze de calitățile lor afrodisiace. Eu trăiam a doua tinerețe și nu aveam asemenea necesități, dar în Sardinia acesta era un aliment obișnuit, pe care îl foloseau toți cei cu stomac robust și ficat nevătămat. Langusta este un aliment potrivit la prânz, căci seara e greu de digerat și poate constitui cel mult o gustare.

Instruirea asupra peștilor a însemnat și documentarea asupra mijloacelor de pescuit, care diferă de la caz la caz, putându-se folosi fie undița, fie vârșa sau plasele. Ceea ce m-a surprins, în primul rând, au fost tocmai plasele ingenioase, cu care se întorceau dimineața pescarii, după ce seara le afundaseră de-a lungul coastelor, în locurile cu nisip, alge și roci, în care mișună peștii. Pentru a-i dezorienta și mai mult, plasele sunt întinse în formă de zigzag și devin fatale pentru toate speciile de pești de mare, care se mișcă în căutare de alimente. Plumbii șnurului de bază trag plasa la fund, iar plutele șnurului de suprafață o țin la verticală. Ea se întinde pe o distanță de câteva sute de metri, formând o barieră de 1,10 – 1,30 m. O plasă cu ochiuri mari, de zece centimetri pe latură, atinge aripioarele peștelui, care, neștiutor și enervat, nevăzând noaptea capcana, dă lovituri cu botul în plasa mijlocie, cu ochiuri mici de doi centimetri cu care intră apoi în ochiul mare al celei de-a treia plase, aflată de cealaltă parte, formându-și un înveliș, un fel de sac din care nu mai scapă. Rămâne, astfel, prizonier toată noaptea. Și dacă vreo murenă sau vreun delfin nu vine să-l devoreze sau dacă puricii-de-mare nu-l ciugulesc, începând de la ochi și de la branhii, lăsându-i doar spina dorsală, dimineața îl culege pescarul care, cu multă muncă și îndemânare, îl scoate apoi afară, deznodându-l din mrejele în

care singur s-a vârat. Iscusită minte a avut inventatorul *trimagliei*, fără scăpare pentru peștii spinoși, dar și pentru caracatițe și sepii, rareori pentru câte o murenă sau gronc lunecos, care rămân înșfăcați în plasă, împreună cu celelalte specii. La aceștia se mai adaugă, uneori, și câte o langustă venită să deguste la masa pusă, sau câte un melc de mare, cu cochilia plină de zgrunțuri, călător și el pe fundul mării, mișcându-și pedunculul, talpă și scut în momentul retragerii strategice în găoace. Există și alte sisteme de plase, niște năvoade lungi, întinse de-a lungul plajelor, astfel încât se desfac de la suprafață până la fund și, apoi, sunt trase la țârm cu caii, căci sute de metri de năvod întins în apă, cu tot cu prada de pește adunată în sacul ce se formează când s-a ajuns la țârm, cer multă forță. Este o metodă de pescuit care se vede din ce în ce mai rar. Târârea unei plase solide, de o sută de metri, cu o gură deschisă sub formă de sac, pe o distanță de zece, cincisprezece metri, pe fundul nisipos al mării, la sute de metri adâncime, de către niște prăjini „divergente“ instalate pe vasele de pescuit cu motor, a înlocuit pescuitul cu năvoade, la țârm, cu rezultate foarte bune, dar cu consecințe ecologice dezastruoase, căci draghează marea ca o grapă sau o curăță ca un plug, aducând la suprafață tot ce întâlnește în cale: pești mari și mici moluște, calmari, sepii, crustacee, scoici și, uneori... cizmele vechi, de cauciuc, ale vreunui pescar înecat tocmai din pricina lor, cum s-a întâmplat recent. În tot golful Asinarei se văd, zilnic, astfel de vase brăzdând fundul marin, iar noaptea întinzând alte năvoade de suprafață, pe un cerc mare, în mijlocul căruia se află două, trei bărcuțe, cu lămpi mari de zeci de mii de lumini, alimentate cu gaz butan-propan, spre a atrage sardinele care vin în bancuri, uneori de zeci de tone. Năvodul se strânge din ce în ce mai mult, iar partea sa de jos devine fund de sac, deși sardinele înnoată și rămân, întotdeauna, la suprafață. Bărcile cu lumini se retrag, la închiderea definitivă a cercului, iar năvodul devine o enormă plasă închisă și este ridicat cu macaraua pe punte, unde se

descarcă singur. Alteori, marele sac, cu mii și mii de kilograme de sardine, este descărcat cu ajutorul unor lopeți de plasă, numite *coppo*. Adesea, vasul este încărcat peste măsură, iar peștele este depozitat în toate compartimentele cu gheață sau rămâne în lăzi, la bord și este repede transportat în port, unde intră în fabrica de conserve și de prelucrare a întreprinderilor Farra.

Pescuitul pe fundul mării, care a luat astăzi o mare dezvoltare, comportă și anumite pregătiri, pentru conservarea peștelui, de la douăzeci și patru de ore până la o săptămână, fiecare vas de pescuit având o mare magazie sub punte, unde se țin lăzile pentru depozitarea peștelui, ce conțin gheață măcinată, încărcată în fiecare zi, înainte de plecare. Îndată ce peștele a fost scos din plasă, este clasificat pe categorii, apoi pus în lăzi și presărat cu gheață, care-l conservă foarte bine, păstrându-i prospețimea și umezeala necesare. Când pescuitul este abundent, lăzile de lemn subțire, asemănătoare cu cele de portocale, se depozitează și pe covertă, acoperite cu prelate. Vasele de pescuit moderne au în pânțele lor o sală frigorifică, unde peștele este depozitat fără gheață și unde poate fi congelat la minus douăzeci de grade și conservat, la nevoie, pentru săptămâni și luni de zile.

Recent, am vizitat un șantier la Ancona, care, în loc să construiască vase de pescuit din lemn gros sau din fier, după modelele clasice, le construiește din beton armat. Pe scheletul de fier-beton sunt aplicate rețele de sârmă – câte cinci până la nouă straturi –, îmbibate apoi cu beton, format din ciment și nisip cu granule de o anumită dimensiune, spălat, uscat și deci lipsit de orice impurități. Avantajul este că vasul nu mai are nevoie de întreținere cu vopsele costisitoare, nici pe dinafară, nici pe dinăuntru și, în caz de ciocnire, se comportă mult mai bine decât lemnul sau fierul. Pereții de beton, nu mai groși de doi centimetri și jumătate, nu se găuresc complet, în caz de impact, iar sârmele dezvelite după fărâmițarea betonului nu permit pătrunderea apei în cală, decât în cantități reduse. În plus, reparațiile se pot face

ușor, cu un pumn de *cemento rapido*, adică ciment rapid. Aceste vase de beton au mărimi cuprinse între cincisprezece și douăzeci și patru de metri și cabina de comandă din aluminiu anticorosiv și oțel inoxidabil, fiind echipate cu toate instrumentele și mașinile necesare, atât pentru pescuitul de adâncime, cât și pentru prinderea tonului și al peștilor-spadă, cu nasul lung, de unde le vine și numele. Motorul monocilindric este înlocuit cu un motor diesel de patru, șase, opt sau doisprezece cilindri. Totodată, aceste vase au un grup electrogen și o instalație pentru fabricarea gheții din apa de mare, gheață care, măcinată și pusă în lăzile cu pești, conservă mediul original marin al acestora, neîndepărtându-i savoarea, așa cum se întâmplă în cazul folosirii gheții obținute din apă dulce. Am văzut vasele în construcție pe șantier și le-am văzut apoi în funcțiune, în apă, în portul fluvial de la Pescara; s-au impus, de îndată, prin nouitatea și modernitatea lor. Unele bărci de beton au fost construite la Genova, pe la anul 1915. Mai târziu, englezii au brevetat un astfel de sistem de construcție, pe care italienii l-au cumpărat sub formă de licență. Astăzi, după perfecționarea sistemului în diferite moduri și după o experiență de zece ani, italienii construiesc astfel de bărci pe cont propriu și sunt gata să dea licențe altor țări. Atât sunt de siguri constructorii, încât au aplicat sistemul și la iahturile cu pânză, deja în circulație, care au câștigat premii. Aceste noi corăbii ale lui Noe înfruntă mult mai bine marea, ruliul lor e mai redus și viteza, la paritate de forță, este mai sporită. Inginerul Checco, care le-a proiectat, explică această performanță prin libertatea, pe care a avut-o, de a le da forma hidrodinamică ideală, nefiind limitat nici de tabla rigidă de fier și nici de scândurile sau bârnele de lemn. Cu rețelele de sârmă și cu cimentul li se dă forma respectivă și sunt fasonate cu mistria, după dorință. Bineînțeles, nu sunt lipsite de nici unul dintre aparatele moderne de detectare a bancurilor de pești, cum ar fi ecosondele de adâncime, și nici de mijloacele de navigație cele mai perfecționate, ca radarul

și goniometrul, sau de cele de comunicare prin radio, fie prin sistemul SSB (*Single Side Band*), fie prin frecvență foarte înaltă VHF (*Very High Frequency*). Mă gândesc să introduc acest sistem de construcție în Mexicul scaldat de apele, până mai ieri, nepoluante ale Mării Caraibilor și de cele ale Pacificului. Sicilienii au început să-și modernizeze flota pescărească, dar Sardinia întârzie s-o facă. Întreprinderile Farra au decăzut, iar flota de douăzeci de vase de pescuit s-a redus, căci apele golfului s-au impregnat de izurile petrochimiei, la rândul ei în păraginare. Peștii au emigrat în alte zone.

Din fericire, în epoca inițierii mele în materie de pescuit, peștele se găsea din belșug și marea era cristalină, cum numai în Sardinia o puteai vedea. Întorcându-mă, trei ani mai târziu, din Africa de Sud, cu un prieten, director la Mobil Oil, obișnuit cu apele Oceanului Indian, încărcate de nisip și nămol, am poposit în aceste locuri, ceea ce i-a permis însoțitorului meu să se convingă cu proprii ochi că fundul Mediteranei este vizibil până la cincisprezece metri adâncime. Interesul cel mare, în discuțiile zilnice cu pescarii de la Stintino, consta în a afla cu ce instrumente să pescuiesc pălămidele, care trag de lingura lansată dintr-o barcă ce înaintează cu viteză redusă, sau *denticii* foarte isteți și rapizi, ori vreun alt pește cu carnea tare, ca toți peștii răpitori. Dar eu n-aveam încă o barcă și am fost nevoit să închiriez una sau să mă las invitat de câte un pescar pe barca sa, la pescuitul de dimineață al peștilor de adâncime, cu o undiță alcătuită dintr-un fir de nailon cu două, trei sau patru cârlige, trase la fund de o bucată de plumb de zece-cincisprezece grame. Firul este ținut la verticală și întins cu degetul, așa că orice mușcătură a unui pește e simțită, și pescarul reacționează cu o smucitură. Dacă este bine făcută și la timp, firul este tras în barcă și se scoate peștele, de culoare maro, vârgat cu gri sau albastru amestecat cu roșu; aceștia sunt pești foarte gustoși, dacă sunt prăjiți în untdelemn. În crăpăturile rocilor din jurul

Stintino-ului se mai găseau și niște pești de culoare roz, rude apropiate ale *dentici*-lor, cu care adesea se confundă și care tot cu undița descrisă mai sus se pescuiesc, cu o nadă specială, de sepie cu carnea dulce și mult apreciată de alți pești. Dar e nevoie să ai o sepie mai înainte și să pregătești mai multe undițe de acest fel, căci, adesea cârligele rămân agățate în crăpături și în plantele acvaticе, cu rădăcini și tulpini foarte rezistente.

M-a mirat mult modalitatea de pescuire a sepiilor. Pescarii știu să distingă sepia feminină de cea masculină. Când reușesc să prindă vreo femeiușcă, o leagă de un fir și o coboară la fund, ca, după puțin timp, să se arunce pe ea câte doi, trei masculi, care se lipesc de ea cu atâta tărie și nepăsare, încât sunt trași la suprafață în barcă și abia atunci se dezmeticesc din actul amoros, care le-a adus moartea. Calmarii, în schimb, sunt pescuiți seara, înainte de apusul soarelui și noaptea, când luna întârzie să apară și să lumineze apele. Instrumentul folosit este alcătuit dintr-o bucată de plumb de șapte centimetri, de forma unui pește, cu capul înconjurat de ace de gămălie, împlântate în plumbul topit și rămase ca o coroană de spini, de jur împrejur. Corpul de plumb este înfășurat cu ață albă, iar de coadă se leagă firul de nailon. Instrumentul, de culoare albă, uneori pur și simplu vopsit, este aruncat în apă până la treizeci de metri adâncime exprimată, de obicei, în „brațe“, corespunzătoare unei lungimi de șase picioare, a câte treizeci de centimetri fiecare, aproximativ, măsură care corespunde într-adevăr deschiderii brațelor. Fundul mării, pe unde trec calmarii, este plin, de obicei, cu alge marine. În adâncurile nisipoase sau stâncoase nu se pot prinde calmari. Ajuns la fund, instrumentul trebuie repede ridicat la mai bine de un metru, iar apoi săltat cu brațul, în mod ritmic. La fiecare smucitură, plumbul face o mișcare în apă, dând impresia unui peștișor pe fugă, cu sclipiri fosforescente. Această iluminare se datorează frecării plumbului de microorganisme din apă, care formează așa-zisul plancton, aliment de bază al viețuitoarelor mării, care

emană, la izbire, licăriri fosforescente. Calmarul – după o observație circumspectă, înotând împrejurul peștișorului de plumb – se convinge că este vorba de o pradă vie și luminoasă și o încleștează. La smucirea brațului, se simte totanara agățată (căci așa se numește instrumentul) și abilitatea pescarului este de a trage firul în barcă, repede de tot, împreună cu calmarul străpuns de ace. La descărcarea calmarului în barcă, începe spectacolul, căci, supărat de noua sa condiție, acesta începe să improaște cerneală neagră în toate părțile și să-și modifice culorile corpului după ambianța înconjurătoare, datorită unui mecanism mimetic automat. Pentru atragerea calmarilor spre barca lor, pescarii folosesc o lampă de forma unui pălării, a câte o mie sau două mii de lumini (lucși), care reflectă toate razele în apă, căci peștii și calmarii sunt atrași noaptea de orice sursă luminoasă. Până mai ieri, lămpile funcționau cu benzină și petrol gazeificat și pus sub presiune, cu ajutorul unei pompe de mână, după sistemul primus. Mai de curând, s-a introdus propanul sub presiune, în butelii, fără bătaie de cap, mai curat la ardere și mai luminos. Pescarii din Stintino deveneau clienții mei virtuali și prietenia mea cu ei a însemnat și crearea unei noi piețe pentru folosirea gazului lichefiat de petrol.

După o săptămână de ședere la Stintino și de odihnă, împreună cu Teresa, încântată să-mi explice, la rândul său, frumusețile și bucuriile mării, ea, cea născută la mare, în Versilia, am învățat multe. Am părăsit localitatea cu inima strânsă și dorința vie de a mă întoarce cât mai curând în Sardinia, pentru vacanța de vară, pe care nu mi-o mai luam din anii de după război, când mă duceam, cu Zeno, la Santa Margherita Ligure. Dar pentru aceasta aveam nevoie de o barcă, pe care trebuia să mi-o procur cât mai curând și care trebuia să corespundă cerințelor pescărești și, în același timp, să aibă o apărare împotriva razelor puternice ale zilei și a umezelii nopții.

Teresa a rămas o lună în Sardinia, la Porto Torres, în casa neterminată, pentru a gândi și a scrie, iar eu m-am dus la Milano, pentru a-mi relua lucrul, în acea perioadă așteptându-mă adunarea generală și aprobarea bilanțului societății, precum și prezentarea declarațiilor fiscale. Termenul ultim pentru adunări, în a doua convocare, era sfârșitul lunii mai, iar declarațiile fiscale asupra beneficiilor și pierderilor trebuiau făcute, în fiecare an, până la sfârșitul lunii iunie.

O barcă venețiană în Sardinia

Sfârșitul de mai și luna iunie au fost foarte încărcate de activități, care m-au făcut să mă deplasez la Genova, la Roma, dar și la Veneția, unde am descoperit străzile Drăgan, existente încă din secolul al XIII-lea, descoperire făcută în 1952 și urmată de cumpărarea casei de la instituția de ajutorare a primăriei, mereu în lipsă de bani. Toate acestea mă legaseră, într-un mod deosebit, de acest oraș, atât de aproape de inima oricărui român, iar pentru mine cu o semnificație cu totul aparte. Începusem să mă simt și eu un venețian de veche spiță, în vreme ce dialectul venețian, foarte apropiat de limba română, prin lipsa consoanelor duble, care-i încurcă și-i trădează întotdeauna pe străini, mă asimila, mă „acoperea“ cumva, încât mulți declarau că vorbirea mea românească era venețiană. Mai târziu, același lucru mi s-a întâmplat în Sardinia, câtă vreme Teresa socotea româna mai apropiată de dialectul din Abruzzo, patria lui Gabriele D'Annunzio. Ba chiar mai mult, începusem o acțiune de apropiere și de „înrudire“ cu babele proprietărese ale casei care dădea spre Canal Grande, la care adesea mă duceam și cu care eram pe punctul de a stabili o înțelegere, devenind urmașul lor. În felul acesta, aș fi unificat proprietățile, iar, într-o bună zi, aș fi putut privi Canal Grande de pe balconul Casei Drăgan, *Ca' Dragan*, în dialect venețian. De-a lungul acestor două proprietăți, se afla Ramo Dragan, care se încheia, prin câteva trepte, în Canal Grande, sub casa

„verișoarelor“ Lebreton, având astfel și un portego Dragan, debarcader și poartă, iluminat de oraș, dar cu becul mereu spart de către perechile de îndrăgostiți, care, aidoma pisicilor venețiene, se cotoiau tocmai acolo și aveau nevoie nu de lumină, ci de întuneric. A trebuit să cer să fie blindată lampa, cu o robustă rețea metalică, întocmai acelora de la bordul navelor. Dar nici rețeaua de sârmă n-a rezistat multă vreme. Forța amorului nu cunoaște obstacole. În timpul vizitelor mele la Veneția, pe care le întăteam, pentru întărirea rudeniei, plătind casă și pensiune la prețuri bune pentru businessul Antoniei Lebreton, începusem să studiez, cu metrul în mână, și posibilitatea deschiderii porții centrale a pivniței lor, pe unde să introduc și să garez o barcă cu motor, pe care socoteam că trebuie s-o am, pentru a deveni un veritabil venețian. Măsurile corespundeau, barca n-ar fi deranjat spălătoria și nici camera cu lemne, doar că, în zilele ploioase de toamnă sau în timpul mareelor mari, cauzate de atracția lunii pline, în anumite perioade ale anului, barca risca să plutească din nou și să se ridice chiar până la plafon, scufundându-se apoi. Bine legată și închisă prin poarta ce dădea spre Canal Grande, aș fi regăsit-o intactă la retragerea apelor, pe locul său, cu riscul cel mult de a se fi umplut de noroi și, poate, de anumite reziduuri plutitoare, care se întâlnesc adesea pe canalele venețiene, ce înlocuiesc sistemul de evacuare al orașului. Nu rareori, plimbările romantice în gondolă, pe canalele mai solitare, sunt parfumate de deșeuri proaspete, eliminate nu numai de țevile de scurgere ale bucătăriilor, dar și de „țevile de scurgere“ a materiilor pregătite în bucătărie, care au urmat o cale mai lungă, terminând tot acolo, în pitoreștile canale. Pe Canal Grande, vapoarele și bărcile cu motor, cu elicele lor puternice, macină tot ce întâlnesc în cale, în apă rămânând numai verdețurile, cojile de portocale și alte fructe plutitoare, alături de dopuri, sticle și ambalaje de plastic. Acestea sunt pescuite, din când în când, de niște bărci aflate în serviciul primăriei. Marele noroc al Veneției este însă tocmai marea, care,

tot la șase ore, curăță canalele, menținându-le într-o stare acceptabilă, fără izuri deosebite. Cu toate aceste inconveniente, Venetia are farmecele sale și un sejur, mai scurt sau mai îndelungat, cu plimbări pe canale, cu mijloace publice sau private sau cu participarea la diverse manifestări culturale, este întotdeauna o plăcere și o desfătare. Pentru mine, Venetia reprezintă ceva mai mult și mă simțeam mândru că locuiam într-o casă și pe o stradă care îmi purtau numele. Calle Dragan era o stradă intactă și respectată, dar Ramo Dragan, tăiată în două, în anul 1870, de către strada Nova, fusese camuflată de către zugravii comunali, plătiți de proprietarii palatului alăturat, Bianchi-Michiel, azi Pensione Ca' D'Oro, care, cu subterfugii ieftine, voiau să-și vândă numele fixat pe zidurile Venetiei. Cu oarecare precauție, pusese răscăltăș pe zidurile casei lor. La început nu știam și mă mulțumeam cu Calle Dragan și o bucatică din Ramo Dragan, rămasă în partea opusă. Ambele nume scrise, vopsite și fixate în chenarele obișnuite. Cercetând în arhivele primăriei și scoțând copii după planurile cadastrale ale caselor și străzilor din jur, am descoperit adevărul, de altfel atât de logic și de clar, căci Ramo Dragan nu putea să poarte două nume în același timp. Cu o falcă în cer și una în pământ, m-am îndreptat spre primărie și, în numele Drăganilor venețieni, cu rădăcini genealogice până prin 1200, am protestat, cu documentele în mână. Avusesem precauția să fac și niște fotografii, care să întărească afirmațiile mele și, astfel documentat, am făcut cerere la primărie, pentru restabilirea adevăratei nomenclaturi a Venetiei, confirmate și de faimoasa carte a lui G. Tassini, *Curiosità veneziane* (Edizioni Scarabellin, Venetia, MCMXXXIII), la pagina 230. În fața evidenței și a protestului meu, profund democratic și istoric, ajutat și de prietenul Evrestem Contro, funcționar al primăriei și cunoscut fiind, încă din anul 1952, de la Congresul Confindustriei, de către primarul orașului, la curent cu intențiile mele de a înființa o fundație și o *business school*, am primit

câștig de cauză și Ramo Dragan și-a recăpătat numele în întregime, alungându-l pe cel de intrus al lui Bianchi-Michiel.

Eram deci profund legat de Venetia și începusem chiar să mă interesez de bărcile cu motor, vizitând în acest scop câteva șantiere, dintre care cel mai indicat mi s-a părut șantierul domnului Scarpa, cu un birou de vânzare și un magazin la Milano. A fost primul meu contact cu șantierele și oamenii lor, chemați să satisfacă nevoia de divertisment, pe apă, a omului. Înainte de toate, ei sunt mari psihologi și prima acțiune pe care o întreprind este marketingul clientului potențial, pe care-l încadrează bine, din punct de vedere al posibilităților, al priceperii și al dorințelor sale. În funcție de acestea, ei se orientează apoi, în alegerea formei noii ambarcații, potrivite cu stilul casei clientului respectiv sau realizate și modificate la cererea și după gustul clientului. Acesta este aspectul cel mai delicat, cum am avut mai târziu ocazia să constat în Sardinia. Când aceste mici șantiere nu au nimic de lucru, șefii lor sunt capabili să urmeze orice fantezie a clientului, uitând că bărcile nu pot ieși din anumite canoane de bază, fără consecințe neplăcute.

Cu domnul Scarpa am vorbit despre o barcă cu motor pentru Venetia. Alegerea sa era foarte lesnicioasă, căci Venetia e cunoscută pentru diversitatea și frumusețea modelelor sale, concurată numai de produsele Casei Riva, de pe Lacul Iseo. Dar babele mele întârziiau mereu tranzacția, neștiind cât să ceară pentru nuda lor proprietate și, ca atare, nu puteam începe de la potcoavele cailor, adică cumpărând barca fără a avea casa. De aceea, o barcă frumoasă și lucioasă ca o cobză, din cel mai ales lemn de acaju sau tec, care să se lege sub balconul doamnelor Lebreton, nu era încă de actualitate. Pe moment, mă interesa o barcă solidă, care să poată înfrunta nu numai apele liniștite ale canalelor venețiene, dar și valurile aspre ale mării. Nu pretindeam viteză, căci pentru pescuit, ziua și noaptea, în apele Sardiniei, mai mult făcea soliditatea bărcii, cu chilă, decât viteza de

deplasare a unei bărci cu fundul plat, ușor de răsturnat. Gândindu-se bine, domnul Scarpa a găsit în ungherele întunecoase ale hangarelor sale acoperite, o barcă uzată, într-adevăr foarte robustă, cu o cabină ce ocupa jumătate din suprafața sa, deschisă la pupa și cu o bancă, de jur împrejur, care se preta de minune la pescuit. Viteză mare nu avea, căci era dotată cu un motor Fiat cu benzină, construit în anul 1912, dar foarte puțin uzat, căci, pe vremuri, mașinile nu circulau mult. Era doar îmbătrânită de vreme, dar bună și solidă ca un catâr. La vedere, nu-mi plăcea, deși bărcile – după expresia clasică a tehnicienilor – dacă sunt cumpărate pe uscat, nu-și pot arăta frumusețea și linia. De aceea, ele trebuie puse pe apă. Prețul era convenabil, căci modelul ieșise de pe ultima listă a mostrelor venețiene și aștepta, de multă vreme, un mușteriu. După unele discuții, proprietarul a acceptat să rotunjească prețul la nivelul inferior și nu mai rămânea decât să lanseze barca la apă și s-o încercăm a doua zi. Bineînțeles, operația de vânzare-cumpărare putea fi socotită definitiv încheiată numai după proba de navigație și de funcționare a motorului. Singura dată când motorul a funcționat perfect, fără nici o „tuse“, a fost în ziua probelor la Veneția. După mai multe tururi prin canale, ne-am îndreptat spre insula Lido, iar eu m-am declarat foarte mulțumit și am devenit proprietarul primei mele bărci adevărate, construite la Veneția și destinate Mării Tirenene, din Sardinia. Acesta a fost un moment solemn în cariera mea de pescar și de navigator, până atunci de apă dulce, mai ales în vremurile copilăriei, când, la Lugoj, pe marele râu Timiș, navigasem la început cu covata, apoi cu troaca mare, folosită în preajma Crăciunului, succesiv cu pluta și, mai pe urmă, cu o bărcuță cu o singură lopată, cu care mă făleam trecând pe Splaiul Timișului. Rămăsesem cu dimensiunile acesteia în minte: era lungă de peste șapte metri și aceeași dimensiune (7,10 m) a avut și prima mea barcă maritimă, încă fără nume, ci doar cu numărul de înmatriculare înscris în registrele

de navigație ale Veneției. Am plătit barca, care m-a costat, cred, vreo trei sute de mii de lire bune de atunci, când un Fiat Topolino ajungea la cinci sute de mii, costând o mie de lire pe centimetru cub.

Am însărcinat biroul meu de transporturi de la Milano, în frunte cu unul dintre cei mai vechi colaboratori ai mei, Giuseppe Togni, licențiat în litere și jurnalist sportiv în timpul liber, născut, crescut și domiciliat, până-n zilele noastre, la Gallarate, să întocmească formalitățile de transfer ale ambarcației, din compartimentul maritim al Veneției, în cel de la Porto Torres. Formalitățile necesare au fost îndeplinite în luna iunie, astfel încât, la început de iulie, barca putea fi transportată, cu documentele sale de transfer, dintr-o mare în alta, căci, în lipsa acestora, ambarcațiile nu pot fi deplasate și puse pe apă.

S-a apropiat ziua vacanței mele din acel an, în Sardinia, la început de iulie. Am însărcinat biroul să-mi procure bilet pentru vaporul de la Genova spre Porto Torres, care pleca la orele 20, spre a ajunge a doua zi dimineată la destinație. Bineînțeles, am avut precauția să rezerv și un loc pe punte pentru ambarcația mea de la Veneția, pe care am încărcat-o într-un camion și am adus-o la Genova, în ultimul minut, când nava era gata de plecare. La insistențele mele pe lângă comisarul de bord și, apoi, chiar la căpitanul vasului, am reușit să mai întârzii plecarea, spre indignarea și protestele călătorilor. De la înălțimea punții de comandă, căpitanul zărise camionul cu barca, în depărtare, la intrarea în port, unde întârzia din pricina îndelungatei cercetări a documentelor. Aceasta l-a făcut să-mi dea răgazul necesar și să oprească dezlegarea odgoanelor de la bolarzi, menținând motoarele în funcțiune pentru încălzire, în vreme ce coșurile fumegau din plin. În sfârșit, sub privirile mirate ale sutelor de călători care urmăreau spectacolul ca dintr-un amfiteatru, camionul a ajuns pe chei, lângă vasul care își mișca macaraua, aducând deasupra bărcii frânghiile pentru ridicarea și așezarea pe covertă. Operația,

făcută în grabă, avea să dureze totuși mai mult decât se prevăzuse. Ridicată în aer și adusă în dreptul locului rezervat ei, pe puntea ocupată de mașini și baloturi, barca nu putea să pătrundă din pricina scării de coborâre de pe o punte pe alta. Altă dandana, care a făcut să turbeze tot echipajul, căci nimeni nu-și putea închipui un voiaj de-o noapte, cu barca spânzurată. Consultări, convorbiri agitate, răcnete, înjurături și blesteme caracteristice oamenilor de mare, atunci când trebuie să găsească o soluție. Au trecut minute lungi, trăite cu intensitate de pasagerii-spectatori și de echipajul solicitat într-o chestiune neobișnuită, iar căpitanul era gata să lase barca din nou în camion, pentru a scăpa de o asemenea belea. Camionul trebuia să se întoarcă la Veneția, dar fără barcă. Pe chei, barca nu putea să rămână, căci nici vama, nici căpitania portului nu permiteau așa ceva, locul respectiv trebuind să rămână liber pentru alte nave care soseau după plecarea vasului nostru. Implorările mele, susținute de agentul de tranzit, Grendi, precum și încurcăturile cu documentele și vama, care ar fi decurs dintr-o eventuală întârziere – dat fiind că vameșii declaraseră îmbarcarea obiectului și trecuseră acest fapt în manifestul vasului, iar, în cazul unei amânări, ar fi fost nevoie să se emită noi documente de descărcare –, l-au făcut pe bravul căpitan să ia o decizie eroică: demontarea scării de fier, care, timp de treizeci de ani, nu mai fusese scoasă. Echipajul, cu ochii cât cepele, urmărea figura căpitanului, așteptând o confirmare a ordinului care li se părea de necrezut. Abia după aceea, membrii echipajului au plecat în cautarea sculelor – chei, ciocane și ferăstrău de fier, pentru desurubarea piulițelor înțepenite în numeroasele straturi de vopsea și ruginite de apa mării. Acolo unde piulița nu ceda, se recurgea la lama subțire a bomfaierului. Odată înlăturată scara, pasagerii de la puntea superioară nu mai puteau să coboare și erau nevoiți să facă un mare ocol pe scările interioare, dar barca și-a aflat locul și a fost așezată cu bine.

3 octombrie 1979, orele 11-23

Mi-a venit inima la loc, am fotografiat nava și m-am îmbarcat la repezeală, îndreptându-mă spre Teresa, care mă aștepta pe puntea superioară, mirată că izbutisem, după atâtea dificultăți, să aduc cu mine barca venețiană. În fața dificultăților, Teresa renunță de cele mai multe ori. Nu-i venise să creadă, asistând la toată scena desfășurată sub ochii ei, că voi reuși să întârzii plecarea navei și să-l înduplec pe căpitan să-și demonteze până și propriul vas. Ea se afla de partea pasagerilor care mă priveau urât, dintr-un spirit greșit de justiție, interpretat în felul ei, ca întotdeauna. Teresa uita mereu că viața, în toate manifestările ei, este un compromis, o forțare a situațiilor de către cei tari și cu putere de convingere, care reușesc să plămuiască realitățile după vrerea lor. Tocmai aceasta este caracteristica acelor care se impun la comandă, în opoziție cu cei care se supun realităților astfel manevrate. Avea chiar aerul de a fi supărată pe mine pentru insistența cu care înfruntasem sute de persoane, pentru un „interes“ al meu, acela de a nu pierde cursa, care, în realitate, era și „interesul“ său, ca beneficiară a bărcii. Ba chiar mai mult, deoarece crescuse la mare și era familiarizată cu ambarcațiile sportive, Teresa avea să joace un rol de maestră, de antrenoare, de „comisar de bord“ și chiar de ofițer timonier, conducând barca în port, după o noapte întreagă petrecută la pescuit de calmari, când căzusem răpuși de oboseală și dormeam, în frunte cu căpitanul Vecchi, bătrân lup de mare.

Dar supărarea i-a trecut și iarăși s-a apropiat de mine, atunci când căpitanul vasului, după efectuarea manevrelor de plecare și stabilirea vasului pe rută, a venit la masa noastră, în restaurant, să-și spună oful și să mai primească încă o dată mulțumirile de rigoare. Culoarea neagră a feței, căpătată în cursul peripețiilor de îmbarcare, se transformase, și acum chipul lui arăta radios și prietenos, mai ales după ce pasagerii, care îl priviseră dușmănos, reveniseră de îndată la sentimente mai bune. Acum vedea numai partea comică a întâmplării și a ținut să ne spună că, în lunga sa

carieră de marinar, avusese parte de întâmplări de tot felul, dar una ca asta, care-l obligase să demonteze structurile vasului, pentru a satisface cererea insistentă a unui pasager – oricât de important ar fi fost el –, venit cu o barcă din cealaltă mare a Italiei, Adriatica, rivală eternă a Mării Tirenene, nu i-a mai fost dat să trăiască. Important devenisem eu cu timpul, dar atâta greutate, ca să modific orarele rigide ale curselor de pasageri și normele de navigație maritimă, nu mă așteptasem să mi se atribuie. Am început eu însumi să cresc în ochii mei și, bineînțeles, ai Teresei, cu altă filosofie de viață. Căpitanul auzise că sunt exponentul unei societăți de distribuție de energie domestică, pe scară națională, că trimiteam vase cu butelii în Sardinia, pe care el însuși le văzuse în port la Genova și apoi la descărcare, în Porto Torres, că aveam în curs construcția primului stabiliment al zonei industriale și a unui vas pentru transporturi speciale, destinate îmbutelierii butanului la bord. Se convinsese, așadar, că nu eram un pasager oarecare, care putea fi lăsat pe chei, cu barca sa. Vocea mea, manifestările mele, îi dovedeau că avea de-a face cu un om obișnuit să comande, fără să știe exact unde și la ce nivel. În sfârșit, important este că s-a dovedit până la urmă rezonabil, iar acum eram pe vapor, oaspetele său, stabilind cu el relații amicale și sociale. Mai târziu, când am avut prilejul nimerit, l-am invitat la masă, la Porto Torres și, întotdeauna, s-a arătat amabil și serviabil pentru orice trebuință și am avut multe în cursul acelei veri, fie pentru noul meu sport, fie pentru completarea stabilimentului.

3 octombrie 1979, orele 11-23

Porto Torres, oameni și moravuri

În vara anului 1956, Porto Torres era un târg cu zece mii de suflete, așezat la capătul planului înclinat ce pleacă de la Sassari și se termină în mare. Drumul, îndepărtat de râul Mannu (de la *Magnus* în latină), urmează aceeași vale și se întâlnește cu acesta în punctul unde râul – când are apă – se varsă în mare. Locul este identificat mai ușor după micile dune de nisip și, mai ales, după trestii, care au nevoie de apă dulce. Drumul taie târgul în două, iar toate celelalte străzi și ulițe pleacă din această arteră, arătând întocmai ca frunza de arțar. Terenul e mai mult calcaros, în preajma orașului și se pretează la cultivarea viței-de-vie, deși privește spre nord întregul târg, în golful deschis al Asinarei. Însuși portul este artificial și apărat de diguri foarte costisitoare, în toate direcțiile vânturilor, dintre care cel predominant este Mistralul, abia frânat de promontoriul stâncos, care se termină cu Capul Falcone și cu insula condamnaților la muncă silnică, Asinara. Statul a ales un loc foarte frumos pentru cei condamnați să trăiască lipsiți de libertate, dar, în realitate, liberi și folosiți la muncile câmpului, în timpul zilei, sub supraveghere, iar noaptea închiși într-un fel de cazarmă. Viața sănătoasă în aer liber și obligativitatea muncii i-au reîmpăcat cu soarta și, desigur, existența lor s-a prelungit, deși pentru ei pedeapsa nu are termen și se încheie o dată cu viața lor de ocași. Nu se putea vizita insula

decât cu un permis special, în baza căruia se putea debarca în Cala Reale (Cala Regală). Bine adăpostită de vânturile de nord, apele se mișcă aici doar prin undele de învăluire, oprite, la rândul lor, de vârful Trabucato. Acesta era locul cel mai bogat în pește și, mai ales, în calmari, cum am avut ocazia să verific personal, în prima noapte dedicată acestor cefalopode, pe care le-am îndrăgit apoi așa de mult. Bărcile de pescari nu aveau voie să se apropie. Măsurile de siguranță nu erau însă prea severe, căci ziua ocașii erau supravegheați, iar noaptea, dacă ieșeau la numărătoare, paznicii puteau fi liniștiți, căci nu era mare pericol de evadare. Prizonierii insulei erau, de obicei, bărbați în vârstă, aduși, probabil, aici după ce petrecuseră o perioadă de „antrenare” și liniștire în altă parte. Evadările erau, într-adevăr, puține, iar fugarii erau prinși repede și readuși la „casa” lor, cu care mulți se obișnuiau până într-atât încât, la expirarea pedepsei, prin comutarea ei, precum și prin grațieri făcute la zile mari, din inițiativa autorităților dornice de simpatie și voturi, mulți nu mai voiau să părăsească insula, cerând să rămână acolo până la moarte. Lucru de înțeles în cazul celor care își pierduseră familiile și nu mai aveau unde să se ducă, ca să-și petreacă ultimii ani ai vieții. Viața ocașilor, în fond, nu diferea prea mult de viața așa-zis liberă a pescarilor, a agricultorilor din satele din jur și a târgoveților de la Porto Torres. Era o epocă în care locurile de muncă erau rare și pentru orice post se prezentau câte trei sau patru petiționari, spre a fi angajați și a avea asigurată existența și, îndeosebi, un salariu lunar fix. Ideea unui post sigur, care trebuia ținut cu dinții, era atât de înrădăcinată, încât păstorul care a vândut terenuri în valoare de trei miliarde de lire, lui Karim Khan, făuritorul Coastei de Smarald (Costa Smeralda în italiană), a ținut să introducă în contract o clauză prin care acesta din urmă se angaja să-i acorde fiului său un post de gardian; voia, astfel, să-i asigure existența, deoarece mintea sa nu putea nici pricepe, nici concepe valoarea enormă a dobânzilor pe care le-ar fi obținut de pe urma capitalului depus în

bancă. De altfel, într-o viață de optzeci de ani, numărând câte un număr pe secundă, din momentul nașterii până la moarte, se poate ajunge la cifra de 2 522 880 000.

Casele oamenilor erau mici, cu câte două, trei odăi, cu intrare prin tindă caracteristică, în fața căreia, adesea, bătrânele și femeile, în genere, se așezau, lucrând împletituri și țesături. Acesta era un obicei ce-i apropia pe sarzi de satele noastre, unde, altădată, țărâncile stăteau la poartă, vorbind și lucrând. Tradiția era așa de puternică, încât o țărâncă din satul Sâlha-Coștei, plecată la New York, la fiul ei, Dr. Ion Cocioabă, faimosul medic și cercetător – care studiasse la Bethesda Institute și s-a impus în lumea științei prin importanta sa contribuție la studiul codului genetic – obișnuia să coboare de la al douăzecilea etaj unde locuia și să se așeze pe un scaun, la intrarea blocului, îmbrăcată în straiile sale bănățene. S-a trezit, astfel, cu o droaie de dolari, pe care trecătorii îi lăsau să cadă în poala ei, crezând că era vorba de o nevoieasă. Mare i-a fost mirarea când i-a arătat, seara, fiului său recolta zilei, iar acesta i-a spus: „Mamă dragă, să nu mai cobori la prispa blocului, că mă faci de rușine!...” “În bunătatea lor și în graba caracteristică vieții moderne, americanii nu puteau să-și imagineze că avea timp cineva să stea la privit, contemplând mișcarea străzii.

La Porto Torres nu era posibilă o astfel de întâmplare, căci oamenii sunt foarte demni și nu cerșesc. Unii preferă să devină haiduci și atunci se refugiază în zonele muntoase, răpindu-i uneori pe cei avuți și constrângându-i apoi să cedeze o parte din bogățiile lor. Viața și-o petreceau dedicându-se mai multor îndeletniciri: imbinau, de exemplu, ocupațiile agricole cu pescuitul sau păstoritul cu haiducia. În schimb, muncitorii de la fabrica de ciment alb și de la teascurile de măslină, unde se extrăgeau, cu ajutorul unor solvenți speciali, rămășițele de ulei din turte, își alternau preocupările cu cultivarea viței-de-vie sau cu micile negustorii cu alimente, îmbrăcăminte și atâtea alte articole necesare gospodăriilor. Femeile

mai păstrau obiceiul de a confecționa haine, de a broda sau de a face desagi și scoarțe, aidoma cu cele românești. Mulți erau însă cei care își petreceau timpul prin cârciumile de la drumul mare, cea mai frecventată fiind aceea de lângă biroul de tranzit care ne asista și pe noi, al cavalerului Paglietti, om de mare cinste, ajuns primar al târgului. Nu lipseau nici hamalii, care descărcau vapoarele, mai multe de pasageri decât de mărfuri, acestea din urmă implicând o muncă atât dimineța, la sosire, cât și seara, la plecare, când încărcarea lor devenea marele spectacol la care participau toți cei care își împlineau ziua cu o plimbare de rigoare, obligatorie, în sus și-n jos, pe *Corso*, adică pe strada principală. Timpul liber era mai lung decât timpul de muncă și hamalii socoteau că era mai bine să-l petreacă în cârciumi, fie stând la taifas, fie jucând cărți sau biliard. Când sferturile de vin se înmulțeau, începea jocul numit *morra*, un joc foarte vechi, existent încă de pe vremea egiptenilor. Legenda atribuie invenția acestui joc frumoasei Elena și femeilor spartane, care-l foloseau pentru a-și ghici norocul în dragoste. Din Grecia, a trecut la romani, care-l numeau *micatio digitis*. El consta în întinderea simultană a degetelor de către două persoane, care rosteau, totodată, un număr până la zece, câștigând cel care spunea numărul corespunzător sumei degetelor celor doi parteneri. Deși codul penal italian îl interzice, ca joc de noroc, el este practicat în toate cârciumile din țară și nimeni nu se sinchisește să prindă în flagrant delict degetele în mișcare... Cine pierdea un număr de partide plătea sferturile băute sau pe cele care urmau. Cei mai apatici trândăveau pe scaune, la mesele de pe trotuar, sub umbrelele colorate, în fața unei cafele, care dura ore în șir. Scene ca acestea se întâlnesc pretutindeni în Grecia, cu deosebirea că la cafeaua, până ieri turcească, astăzi devenită *metrion*, adică demidulce, se adaugă și un pahar cu apă nebăută, care stă la încălzit, spre a justifica ocuparea locului de către clienții care joacă table, joc cunoscut și în Italia.

La ora mesei, cei fără rost casnic se întâlneau tot pe *Corso*, la restaurantul *La Speranza*, cu o mare firmă verticală, spre a atrage atenția noilor sosiți. Restaurantul era proprietatea unei doamne, Annamaria, de vârstă matură, dar întinsă la față, cu trăsături amintind încă de frumusețea din prima tinerețe, pe care o păstrase, în parte, și în formele sale rotunde, atingând greutatea de o sută douăzeci de kilograme. Orice client, de îndată ce intra pe ușa localului, era primit cu amabilitate și cu un surâs reținut. Adesea, ea nu putea să-și ascundă îngrijorarea gândindu-se dacă mai rămăsese sau nu ceva în enormele cratițe, pe care oricine era liber să le inspecteze, în bucătăria din fundul restaurantului-vagon. Chipul ei, mulțumit de greutatea atinsă, îi încredința, dintru bun început, pe nou-veniți că aici se mânca bine, stăpâna reprezentând garanția evidentă a acestui lucru. Mâncarea, pregătită de ea însăși, cu ajutorul mai multor babe care amestecau mereu în oale și a unui pescar, ocupat numai cu curățarea peștelui, era servită de ea și de nepoata sa, Petrina, în vârstă de douăzeci și șase de ani, dar care promitea să-și dezvolte formele după calapodul și modelul matusii.

Tinerețea o îmbia pe Petrina să fie mai vorbăreată, să spună câte un cuvânt bun fiecăruia și unul mai dulce vreunuia care îi făcea câte un rar compliment. În Sardinia, oamenii sunt serioși și nu socotesc de demnitatea lor să facă risipă de amabilități și de aprecieri, de cele mai multe ori făcute de formă sau din interes. Ea avea și darul de a descrie felurile și calitatea peștilor serviți în toate modurile posibile în sosuri sau prăjiți pe cărbune. Și ea, cu fața netedă și albă, dar cu părul negru-tăciune – spre deosebire de cel al matusii, care era roșu-stacojiu –, cu ochii negri, rotunzi și vioi, din care țâșnea lumina, reușea să compenseze, prin aspectul său, vorbele puține, mâncate pe jumătate, pe care le rostea. Nu era foanfă, dar modul său de a pronunța cuvintele dădea această impresie. Chipul ei iradia bunătate și lăsa impresia unei fete cumsecade, devotată muncii, în permanentă mișcare, cu călcătura ei

de rață. Era potențiala moștenitoare a acestui restaurant. Ea și mătușa sa erau îmbrăcate, întotdeauna, în veșminte de oraș, dar Annamaria purta și un șorț multicolor, ca semn al distincției profesionale. În restaurantul La Speranza se întâlnea toată cumsecădimea târgului – vameși, ofițeri de graniță, funcționari din întreprinderi, ingineri, constructori, comercianți, inspectori, dar și pescari mai spălați, care se instalau în fundul sălii, mai aproape de bucătărie și care aveau, probabil, acorduri și tarife speciale, stabilite de Annamaria, iar între cele două categorii de clienți, singurul mare – la propriu și la figurat – ziarist era Ignazietto Sanna, cunoscut de toți după semnătura sa în *Cronaca Sarda*, care se așeza ba la masa unora, ba la masa altora.

El era, fără îndoială, personajul cel mai caracteristic al târgului, cu un nume de familie – Sanna – tipic sard, întâlnit în toate colțurile insulei. Mai mult rotund decât înalt, cu o marcă deosebită a părților joase, de prea mult șezut la masă – mai puțin la cea de scris și mai mult la cea cu bucate –, cu capul ținut și chel și cu pielea puhavă, Ignazietto trăda, prin ochii lui simpatici și iscoditori, pe omul care vrea să știe și să se vâre în toate, dar fără a munci, căci pe insulă munca era considerată o rușine, în anumite situații. De aceea, am avut dificultăți în a găsi o babă care să ne lucreze în casă, iar când venea la noi, pe străzi laterale, intra pe furiș, să nu fie văzută. Ignazietto, ca tipul cel mai expresiv al insulei, avea aceeași mentalitate și se ferea de muncă ca de mama focului. Avea o căscioară și o vie moștenite, din care pretindea că trăiește, iar profesiunea declarată, de cronicar-jurnalist, o practica mai mult din hobby decât din nevoia de a-și exploata talentul. Multe vești și întâmplări extraordinare de la Porto Torres nu avea de relatat. În afară de a semna numele vreunui ins venit să-i pună la muncă pe sarzi, putea cel mult să scrie despre faptele deosebite ale „eroilor străzii” – câinii Bistecca, Garibaldi și Duilio –, câini publici, prezenți la toate orele din zi și din noapte, după atribuții: Bistecca pe strada Mare, se plimba între

măcelărie și restaurant, Garibaldi, stăpân pe port, iar Duilio, mititel, cu părul roșu și alb sub burtă, mergea la pescuit cu oricine îl invita în barcă și înțelegea perfect dialectul local și jargonul pescarilor. Bistecca era cel mai mare, am putea spune un lup căzut în mizerie, în urma unor corciri neprevăzute de *pedigree*-ul câinilor de rasă, dar totuși cu un mers demn, de câine conștient că are în spate mai multe generații de strămoși cu sânge albastru câinesc. Pentru a-l face să corespundă rangului său nobiliar, într-o zi, nu se știe bine cine – vreun hamal din port sau vreun muncitor al ButanGas-ului, însărcinat cu recondiționarea buteliilor – i-a vopsit cojocul în albastru, astfel că n-a mai putut fi recunoscut de tovarășii săi, Garibaldi și Duilio. N-ar fi exclus să fi purtat culoarea albastră a buteliilor ButanGas-ului, căci, atunci când măcelăria și restaurantele erau închise, iar lui îi scăpase ora prânzului, ocupat cum era uneori cu cercetările sale de-a lungul străzii, venea, probabil, până la cantina depozitului nostru, spre a fi alimentat de muncitori. Or pentru a avea un coleg în plus, tatuat, or spre a face reclamă ieftină ButanGas-ului, s-ar fi putut ca muncitorii vopsitori să se fi gândit să-l transforme pe Bistecca în mijloc publicitar, dându-i înfățișarea unei butelii cu patru picioare. Cert este că, la vederea sa, Annamaria s-a convins să-și înlocuiască bucătăria cu motorină, cu o instalație modernă de butan, cerându-ne să-i procurăm o baterie cu cinci butelii, a câte douăzeci și cinci de kilograme fiecare, devenind astfel o bună clientă a noastră. Pentru serviciile aduse de Bistecca, care o convinsese mai repede decât inspectorii ButanGas-ului să treacă la consumul de butan, este posibil ca Annamaria să-i fi rezervat porții speciale de mâncare, din resturile de pești și oase, printre care, adesea, se amestecau, ascunse în macaroane, capsule de la sticlele de bere și alte rămășițe. Noroc că dinții săi rezistau, iar Bistecca se obișnuise cu asemenea neplăceri și scuipa din gură tot ceea ce nu-i convenea. Lui Garibaldi astfel de tratamente nu i se puteau aplica, deoarece numele său, amintind

de legendarul erou, impunea respect. De altfel și misiunea sa de inspector al portului, pe care singur și-o atribuisese, „marcând“ în toate punctele cardinale spațiul controlat de el, îl scutea de astfel de acțiuni josnice. Duilio, care iubea pescuitul, a venit și cu noi într-o zi, în barcă, spre a ne cunoaște și, cum înțelegea și limba literară italiană, a rămas foarte satisfăcut. Buna dispoziție i-a venit însă și din faptul că, după ce mâncase bine cu noi în barcă, lipsindu-i apa, a trebuit să se adape și el cu vin și s-a îmbătat de-a binelea. La întoarcerea în port, se mai clătina pe picioare și cine știe cum l-o fi calificat Garibaldi, care l-a mirosit de departe că s-a dat în tabăra hamalilor și a jucătorilor de *morra*.

Cu atâtea evenimente extraordinare, jurnalistul Ignazietto putea să umple coloana rezervată faptelor diverse de la Porto Torres. El era îmbrăcat întotdeauna la fel. Era inamicul înverșunat al cravatei, pe care nu o putea suporta pe gusa lui mare, simțindu-se asfixiat în actul său de inspirație și respirație masivă, pentru a oxigena cele aproape două sute de kilograme de mușchi ce se bălăbăneau între mesele restaurantului, ale barului, ale prăvăliilor, vânzătorilor de legume și fructe, de la care primea întotdeauna câte o atenție. Secretul său erau simpatia și serviabilitatea, căci făgăduia să intervină pentru fiecare, pe calea scrisului, utilizând, totodată, relațiile sale multiple din insulă. Numai munca fizică îi repugna și pretindea că-l slăbește, iar el voia să rămână, cu tot dinadinsul, așa cum era. Se simțea frumos și fercheș. Problema sa cea mai mare era că trebuia să-și îngrijească singur casa. O împodobise cu multă artă, cu mobilă stil, uitată de generații prin casele oamenilor, care bucuroși voiau să o schimbe cu o mobilă nouă, de serie, prețuită de ei mai mult decât vechiturile cu ploșnițe, pe care el a avut apoi grijă să le curețe. Căci Ignazietto era un om curat, din punct de vedere fizic și sufleteș. De aceea, ne-a cucerit repede și i-am acordat prietenia noastră. Pentru că nu avea cine să-i gătească acasă și cum nici Annamaria nu prețuia presa, ca să-i acorde tot timpul gratis

meniurile, s-a obișnuit să se găsească în treabă pe la noi, la ora mesei, la care, nefiind carnivor convins, se mulțumea cu o dublă sau triplă porție de spaghete, macaroane, tăieței sau *gnochetti sardi*, cu condiția ca aceștia să fie cu *ragù*, adică cu sos de carne. Devenise consilierul meu pentru Sardinia, informându-mă de toate detaliile vizibile și oculte ale insulei și dându-mi adesea motivări și explicații cu privire la atitudini și acțiuni specifice sarde, ieșite din comun. Devenise și sfetnicul Teresei, căci, pricepându-se la artă, găsisese o temă de conversație potrivită. În plus, nu refuza îndeplinirea unor mici servicii domestice. La organizarea unor excursii în corturi, începuse să participe și el. În timp ce eu și Teresa ieșeam cu barca la pescuit, în Cala Volpe sau în Cala Vacca, el rămânea liniștit, la umbra cortului, să amestece ghiveciul de ardei, roșii și cârnat, în cratița așezată pe pirostriile focului mocnit. Un *bonaccione*, cum spun italienii, adică un om de treabă, care devenise nedespărțit în deplasările noastre în golful cuprins între regiunea vestică Nurra, Turritano și regiunea Anglona, care se termina cu Capul Frigiano, unde se afla târgul medieval, Castelsardo. Incursiunile spre est ne-au dus de-a lungul mării, la Platamona Lido, unde Teresa a riscat să fie aleasă *Miss*, refuzând cu înverșunare titlul, pentru a nu mă supăra, apoi, la Marina di Sorso, localitate vestită pentru vinul său alb, de bună calitate și, în cele din urmă, la Pedras de Fogu. Partea pe care începusem să o explorăm mai bine a fost însă cea de est, care începea în fața stabilimentului din zona Marinella și continua cu o plajă splendidă, cu nisip curat, de vreo zece kilometri lungime, ce trecea prin fața lui Fiume Santo și a Iezerului lui Pilo, ajungând până la Saline și Tonnara, unde erau montate plasele-capcană speciale, pentru capturarea tonului de mari dimensiuni. Toată prelungirea, sub forma unui istm, cu care se termină Sardinia, a luat numele de *Coscia della Donna*, „Coapsa Femeii“, zonă care, numai prin această denumire, putea să găsească expresia întregii sale frumuseți. În partea sa internă

domină Punta Negra și sătulețul Stintino, pe muntele Crocetta, nu mai înalt de 190 m și un turn în ruină, altădată folosit ca turn de veghe sau de observație a corăbiilor inamice.

4 octombrie 1979, orele 19.30-24.00

Zonele subdezvoltate

Italia este considerată o țară industrializată. Într-o recentă conferință internațională a fost invitată să ia parte la întâlnirile clubului celor zece țări cu economie puternică. Cu toate acestea, ea are zone subdezvoltate în sud, după cum Franța are în vest, iar Regatul Unit Britanic în nord. Era necesar deci să se elaboreze o politică economică de dezvoltare a acestor zone și de nivelare a salariilor și a standardului de viață, printr-o industrializare deosebită, în regiunile slabe și sărace. În loc să se dezvolte agricultura, s-a socotit că activitățile secundare, industriale și terțiare, de servicii, precum turismul, sunt mai indicate pentru a crea noi locuri de muncă și o utilizare totală a mâinii de lucru disponibile. Din aceste considerente, a fost elaborată și aprobată o lege specială pentru dezvoltarea regiunilor de miazăzi, numite în italiană *Mezzogiorno* și a fost creată, încă din anul 1947, și o entitate financiară, denumită Cassa del Mezzogiorno. Obiectul acestei legi erau toate teritoriile Italiei de sud, începând de la cvasiperiferia Romei, marcată de localitatea Pomezia, precum și cele două mari insule, Sicilia și Sardinia, nefiind excluse nici Elba sau insulele mai mici.

Pentru a facilita luarea de inițiative și realizarea industriilor de tot felul, inclusiv a industriei turistice, condiție indispensabilă a viabilității acestor regiuni, au fost stabilite o seamă de înlesniri în favoarea întreprinzătorilor curajoși și anume: acordarea de

terenuri în zonele industriale create în acest scop de către stat, lăsând însă deschisă posibilitatea exproprierii directe a oricărui alt teren agricol sau neutilizat, plătit la prețul prevăzut de legea exproprierilor, contribuții financiare *à fond perdu* pentru anumite lucrări de amenajare a acestor terenuri, inclusiv construirea de drumuri și asigurarea unor servicii de bază, precum furnizarea apei, a electricității, telefoanele etc., împrumuturi până la două treimi din capitalul investit, cu o dobândă foarte redusă, diferența până la dobânda reală, plătită pentru bonurile de obligații, emise de băncile și de institutele specializate, fiind în sarcina statului, scutirea de taxe și impozite directe și indirecte, pe timp de zece ani de la realizarea întreprinderii, tarife speciale reduse pentru transportul feroviar al mașinilor și al instalațiilor. În Sicilia, care aspira la autonomie, s-a acordat în mod excepțional și posibilitatea emiterii de acțiuni la purtător de către societățile anonime, în loc ca acestea să fie nominale. Un prim fond de dotare, în valoare de o sută de miliarde de lire, fusese prevăzut pentru dotarea acelei Cassa del Mezzogiorno, pe lângă autorizarea instituțiilor financiare, create în mod expres – ISVEIMER pentru Italia de sud, IRFIS pentru Sicilia și Banco di Sardegna pentru această insulă –, de a acorda împrumuturi industriale pe o perioadă de 10-15 ani, instituții care-și procurau fondurile necesare prin emiterea de obligațiuni, vândute apoi marelui public. Așadar, piața financiară italiană era cea care finanța operațiunile private, iar fondurile publice ale Cassei erau folosite pentru contribuțiile fără rambursare și pentru operațiuni speciale, adesea de infrastructură.

Cu o astfel de lege, care oferea perspective mari de dezvoltare economică, toți industriașii din nordul Italiei s-au văzut impulsionați să-și plaseze noile lor inițiative în zonele sărace ale țării, dar abundente în mână de lucru ieftină, într-un moment când Italia avea nevoie de toate. Sudicii nu aveau curajul suficient pentru a deveni industriași peste noapte, cu atât mai mult

cu cât fiecare inițiativă cerea pricepere și curaj, calități care se câștigă și se perfecționează în decursul mai multor generații. Confirmarea acestui adevăr n-a întârziat să apară, căci nu numai inițiativele private, dar și cele publice, ale unor instituții de stat, au falimentat, irosind fonduri uneori foarte substanțiale, prin nerestituirea împrumuturilor și prin acoperirea sumelor respective de către Cassa del Mezzogiorno și, până la urmă, de către stat, nevoit să reînnoiască fondul de dotare cu alte sume înscrise în buget. După câțiva ani de chibzuire și ponderare a acestor facilități, ca urmare a unei continue, bune propagande, au luat naștere o seamă de întreprinderi, în primul rând în Sicilia, unde guvernul regional, cu puteri destul de ample și un parlament care legifera din abundență, în toate domeniile, producea o efervescență continuă. Eu însumi am făcut primul pas în sud, tocmai în Sicilia, la Catania, construind un stabiliment de depozitare și îmbuteliere, în cadrul unei societăți noi, autonome, denumită Petrolchimica S.A., cu programe de viitor pline de făgăduințe, dar încet-încet curmate de opoziția teribilă a unui proprietar plecat și stabilit în Brazilia, dar care insistă să cultive curechi la Catania, prin prepușii săi. El ne-a ținut blocați cu procese de expropriere și evaluare a terenului, prin cele mai incredibile motivări, până când ne-am hotărât să cumpărăm direct un alt teren, pe care am realizat depozitul de îmbuteliere a gazelor. Acesta era situat în San Giuseppe in Arena, la periferia orașului, iar, de aici, am construit o conductă dublă, până în marele port al Cataniei, unde ne-a fost acordată o concesiune pe cheiul lăturalnic, rezervat substanțelor inflamabile. Astfel, nava butanieră *Cornelia* a putut să lucreze din prima zi, aprovizionând, pe mare, Catania cu gazele necesare. Am rămas singura societate legată prin conductă de gaz cu portul. Când au luat ființă rafinării în Sicilia, la Augusta, Siracusa și Milazzo, aprovizionarea s-a făcut cu autocisterne, iar conducta a rămas ca o alternativă de rezervă pentru momentele când rafinăriile și industriile petrochimice nu

dispuneau de gaz sau erau oprite pentru întreținere, cum se întâmpla în fiecare an, timp de o lună.

Sardinia oferea aceleași posibilități și condiții, mai puțin acțiunile la purtător, care nu reprezentau însă ceva deosebit pentru noi, căci nu aveam nimic de ascuns asupra provenienței capitalurilor, autogenerate de către societatea de bază, ButanGas, care se prezenta pe piață cu o marcă națională. În realitate, nici finanțările nu ne interesau în mod deosebit și, până la urmă, nici nu le-am solicitat Băncii Sardiniei. Am beneficiat, în schimb, de scutirea fiscală decenală și am primit un teren de două hectare, la un preț simbolic, de 100 de lire metrul pătrat, acordat de Consorțiul Zonei Industriale create la Porto Torres și nu la Sassari, oraș de interior, situat la douăzeci de kilometri de mare, cu atât mai mult cu cât Porto Torres era considerat portul acestuia din urmă și ținea, oarecum, de administrația capitalei regiunii. De altfel, cei care voiau să se expună la soare și să facă băi în mare, veneau la plaja Platamona Lido, socotită plaja orașului și dotată cu primele restaurante și localuri cu muzică și dans.

Terenurile alese de Consorțiu pentru a constitui zona industrială erau nisipoase, cu un fond calcaros sau de argilă întărită, pe care nici iarba pentru oi nu creștea decât în smocuri, pe ici, pe colo, iar spinii mici și păcătoși, care te înțeapă pe neașteptate, erau singurele plante ce puteau să înfrunte asprimea locului și să alimenteze câte o pasăre pribeagă. Ele se întindeau dincolo de râul Mannu, cu care se încheia marginea târgului și erau legate între ele de un pod, în parte de lemn, în parte de beton, cu un mic podeț, mai mult susținut de pilaștrii autonomi, pe unde trecea o fostă cale ferată, un decovil ce ajungea la minuscula fabricuță de ciment alb. De-a lungul râului și îndărătul fabricuței erau instalate niște hangare vechi, cu ferestrele sparte, și teascul de ulei de măsline, care, spre deosebire de altele de acest fel, avea ca anexă o instalație de recuperare, în scopuri

industriale, a uleiului, din reziduurile pulverizate ale măslinelor și din sâmburi, după ce aceștia din urmă fuseseră măcinați cu ajutorul unor solvenți ca hexanul și heptanul, pe care eu însumi îi introdusesem în Italia, în anii 1950-1951, importându-i din America. Întreprinderea respectivă era o filială a unei societăți importante, Gaslini, cu sediul la Genova și cu filiale în alte părți ale Italiei, unde se cultivă măslinul care, în realitate, se cam cultivă peste tot, din nord până-n capătul Siciliei, Italia fiind, după Tunisia și Spania, a treia producătoare de untdelemn, în timp ce Grecia este a patra. Activitatea era destul de redusă și intermitentă, deoarece depindea de sezonul de culegere și de prelucrare a măslinelor, care, de obicei, este cel de iarnă. Această situație era confirmată de directorul întreprinderii, domnul Tavazzi, pe care îl găseai la toate orele prin centru și care avea timp să se ocupe și de creșterea găinilor, nu numai pentru uzul propriu, destul de redus de altfel, căci era singur, fără familie, precum și de pescuit, pe care îl practica cu multă pasiune și pricepere – zicea el! Mi-a dat, de fapt, probe contrarii, într-o zi când l-am invitat pe barca noastră să pescuim *dentici* și ne-a spus să nu luăm cu noi alte alimente decât pâine și ceapă, că de pește era sigur, lăsându-ne apoi flămânzi toată ziua. Noroc că m-am scufundat eu și, cu toată lipsa de experiență, fiind la începutul carierei mele de pescar în imersiune, am reușit să prind niște peștișori, pe care i-am fript și cu care l-am hrănit cu zgârcenie și pe Tavazzi.

De-a lungul drumului, înainte de podețul peste Mannu, era și un cuptor de îmbogățire a minereurilor de fier, aduse din partea de vest a insulei și apoi încărcate pe vas cu telefericul. Praful și anumite izuri relativ reduse, din fața acestei uzine, marcau trecerea din sat spre zona industrială. Toate acestea erau realizări îmbătrânite de vreme, cu întreruperi ale activității timp de ani de zile și, apoi, cu reluări sporadice, astfel încât nici nu mai erau considerate industrii. Consorțiul zonei

industriale avea motive bune, justificate, ca să încurajeze construcțiile și să atragă industriași din toată Italia, precum și din străinătate, căci nici o restricție nu se punea străinilor. Important era să se creeze locuri de muncă pentru populația din zonele sărace. Dacă inițiativa ar fi fost luată cu mai bine de un secol în urmă, se prea poate ca și scriitorul Honoré de Balzac, cu proiectul său de a extrage argint din reziduurile minereurilor de plumb, care abundă ca și pluta în Sardinia, să fi avut sorți de izbândă, după cum avusese la scris. Din păcate, pentru scriitori, e mai ușor ca un industriaș cu vocație și ușurință în exprimare să aibă succes în literatură, decât ca un literat cu imaginație de industriaș să aibă succes în afaceri. Nimic de făcut, așa a vrut natura, precum și structurile diferite de gândire și acțiune. Aceleași motive sociale au determinat și guvernul dintre cele două războaie, în frunte cu Mussolini, să deschidă mine de lignit de Sulcis, în sud-vestul Sardiniei, la Iglesias și Carbonia, comună nouă, aceasta din urmă, voită de Duce, tocmai pentru a crea locuri de muncă și a ocupa populația din zonă, chiar dacă, pe plan economic, minele nu erau suficient de rentabile. Ulterior, s-a găsit soluția pentru evitarea transportului costisitor al lignitului: acesta era ars la fața locului, producând curent electric. În vederea utilizării masive a curentului, la preț redus, societatea Montecatini a creat o uzină pentru producerea aluminei din bauxită și, apoi, a aluminiului, căci Sardinia este bogată în minereuri.

La treizeci de kilometri de Porto Torres, se află Capul Argenteria și, mai la Sud, Porto Ferro. Așadar, Honoré de Balzac citise bine harta și nu-i lipseau, desigur, nici informațiile cu privire la posibilitățile de extracție a minereurilor și a metalelor din pânțele generos al Sardiniei. El a venit, bineînțeles, la fața locului, ca să verifice informațiile și este probabil să fi apucat cu mâna minereul de argint, dar până la a-l transforma în arginți, mai era o cale atât de lungă! Nici argintul viu nu este absent în aceste

zone ale insulei și Italia se înscrie printre puținele țări care se ocupă cu producerea lui în Europa. În zona industrială de la Porto Torres se așteptau investiții pentru prelucrarea materiilor prime, care să ceară multă mână de lucru. Foarte indicate ar fi fost industriile mecanice, poate un șantier naval, o fabrică de biciclete sau o întreprindere electronică, în genere acelea care nu cereau capitaluri enorme, în raport cu mâna de lucru, ci dimpotrivă, ofereau certitudinea că aceasta urma să fie elementul predominant în stabilirea costului produsului final. Aceste așteptări nu s-au împlinit. Noi, care am anticipat deschiderea zonei cu doi ani – merit recunoscut de cei în drept – veneam cu un comerț având o bază industrială, cum a fost definită activitatea noastră, dar care era, în realitate, un serviciu de condiționare și de furnizare la domiciliu a unui combustibil ce nu putea fi luat direct de la sursă. Activitatea noastră consta în a prelua de la rafinării produsul rezultat din distilarea fracționată a țițeiului, în proporție maximă de 2,5 la sută, în a-l transporta, cu mijloace speciale, sub presiune, precum navele maritime sau fluviale, vagoanele-cisternă feroviare și autocisternele și, uneori, prin conducte, depozitându-l apoi în rezervoare de stocaj, de înaltă presiune, și în a-l introduce, după decantare, în butelii, în cantitatea cea mai potrivită pentru consum, fie el domestic, artizanal sau industrial. Umplerea buteliilor cu gaz sub presiune se face cu ajutorul pompelor și al compresoarelor. Pentru produsul ajuns la locul de destinație era nevoie să se creeze o instalație, de cele mai multe ori mobilă, dar adesea fixă, cu tuburi rigide și baterii de butelii, pentru a asigura continuitatea consumului. După golire, recipientele (și ele aparate sub presiune, verificate la treizeci și cinci de atmosfere, iar unele la o sută douăzeci) erau preluate de aceleași autocamioane care le aduceau pline, pentru a fi duse la uzină și umplute din nou. Toată această activitate, efectuată „în cascadă“, pentru condiționarea combustibilului și distribuția sa capilară la consum, comporta un mare volum de muncă

manuală, cu încărcări și descărcări numeroase, cu prilejul diverselor transporturi, mai întâi la concesionarul regional, apoi de la acesta la agentul local și, în final, de la prăvălia acestuia în casele abonaților-consumatori, unde butelia goală era debransată și înlocuită cu cea plină, de către personalul calificat.

Descărcarea produsului în depozitele societății cere, întotdeauna, multă precauție și oameni care s-o supravegheze, orice mică neatenție putând provoca incendii sau explozii. Încărcarea rezervoarelor cu gaz de petrol în fază lichidă nu poate depăși limita stabilită, reducându-se spațiul fazei gazoase, căci, dacă rezervorul sau butelia ar fi umplute numai cu lichid, volumul acestuia ar crește la orice mică schimbare de temperatură, iar presiunea exercitată de lichid ar sparge, până la urmă, pereții recipientului, cu consecințe ușor de imaginat. De aceea, nu oricine poate să facă transvazări dintr-o butelie în alta, fără știință și precauții, căci riscurile sunt mari.

Buteliile, atât de impropriu numite astfel, trebuie să fie, înainte de toate, întreținute, cum se cuvine aparatelor sub presiune. Deci, ele trebuie să fie, mai întâi, spălate, apoi vopsite, iar, cu timpul, atunci când rugina reușește să se infiltreze, este nevoie să fie sablate în mașini speciale și apoi revopsite și uscate, protejând robinetul de bronz. Astfel pregătite, buteliile trec de pe linia aeriană pe transportor, care le duce la îndemâna muncitorilor însărcinați să le umple pe o balanță automată, ce ține cont de țară și, apoi, să le detașeze, repunându-le pe transportor, pentru operațiile succesive. Există sisteme de umplere rotative, de zece până la douăzeci de butelii, care, în decursul unui tur, sunt umplute fără așteptare și timpi morți. Un muncitor le montează pe cele goale și altul le detașează pe cele pline, urcându-le încă o dată pe șina aeriană, care intră în bazinul cu apă, sub supravegherea atentă a muncitorului. Astfel, în imersiune se poate vedea dacă butelia pierde gaz prin robinet sau prin încheieturile sudate. În caz afirmativ, este scoasă și pusă

deoparte, pentru golire și remediere. Dacă butelia nu are nici o pierdere, trece prin fața altor muncitori, care îi aplică pe gura robinetului un capac de siguranță, înșurubându-l cu o mașină automată. Ultima operație este aplicarea unui sigiliu de aluminiu care blochează capacul înșurubat, împiedicând sustragerea frauduloasă a conținutului și garantând, astfel, greutatea etalonată. În Italia, se află în circulație butelii de 10, 14, 15, 20 și 25 de kilograme. După îndeplinirea tuturor acestor operații, buteliile – uneori trecând și pe la o numărătoare automată – sunt îndreptate spre locul de încărcare în camioane sau vagoane, iar unele dintre ele sunt depozitate în curtea stabilimentului, în așteptarea expedierii.

Manevrarea greșită a buteliilor în decursul diverselor operații de încărcare-descărcare și de transport, provoacă deteriorări ale materialului, în permanentă mișcare și comportă reparații și verificări periodice. Fiecare stabiliment are o secție mecanică separată, la o distanță de siguranță de hangarul de umplere, unde sunt reparate sau înlocuite părțile mai susceptibile de deteriorări, precum suportul, mânerul circular sau gulerul. La fel, rezervoarele de stocaj au nevoie de întreținere, vopsire și eliminarea reziduurilor decantate, iar vara, când temperatura se ridică până la cincizeci de grade, este necesară izolarea lor prin intermediul unor tuburi de apă montate pentru dușuri, care se cuvin nu numai oamenilor, ci și buteliilor.

La construirea acestui stabiliment, pe terenul ușor înclinat, ce facilita scurgerea apelor spre mare, de care ne despărțea un drum, nu am întâmpinat dificultăți deosebite, nici cu fundațiile, nici cu turnarea betoanelor sau construirea clădirilor și a acoperișului hangarului, ce trebuia bine fixat spre a nu-l umfla vântul, care sufla multe zile pe an și cu destulă forță ca să poată produce daune. Dificultățile reale pe care le-am întâmpinat veneau din partea oamenilor care, cu tot șomajul, nu se omorau cu lucrul. Nici nu erau prea mulți, căci meseria aceasta nu e ținută la mare

considerație, toți voind să fie încadrați ca muncitori calificați, în întreprinderi și, mai ales, ca funcționari, conform mentalității caracteristice țărilor subdezvoltate. Îmi amintesc că inginerul Donati, de la Bologna, proprietarul firmei de construcții cu care încheiasem contractul pentru realizarea stabilimentului, a trebuit să se deplaseze de multe ori pentru a verifica mersul lucrărilor, căci nu găsea materiale de construcție disponibile și era presat de penalizările prevăzute pentru întârzieri. Cu toate amânările, mai mult sau mai puțin motivate, stabilimentul a intrat în funcțiune în cursul verii, chiar în perioada în care ne aflam acolo, și urma să stabilim când și cum să-i facem inaugurarea oficială, cu tăierea panglicii tricolore de către o personalitate și, apoi, cu banchetul de rigoare.

În vederea acestui eveniment, marele nostru jurnalist, Ignazi-etto, a informat asupra mersului lucrărilor, atât prin presa locală, cât și personal, în cursul întâlnirilor întâmplătoare cu autoritățile din târg sau cu aspiranți muncitori și funcționari, care doreau să fie angajați. Am avut, astfel, posibilitatea să găsesc muncitori buni; unii dintre ei au preferat chiar să părăsească vechile întreprinderi amintite, deoarece își dădeau seama că era mai potrivit să lucreze într-un sector modern și automatizat, unde contractul colectiv le asigura un tratament mai bun, îndulcit și mai mult de suplimente și prime. Natural, munca cerea o deosebită atenție, fiind vorba de materii inflamabile. În acest scop, au fost chiar antrenați ca, în caz de nevoie, să se transforme cu toții într-o echipă de pompieri, fiecare având o misiune precisă, la punerea în funcțiune a întregului sistem de stingere a incendiilor, alcătuit din numeroase guri de apă cu furtun, extinctoare cu bioxid de carbon și grămezi de nisip. Șeful rampei de gaz, care avea răspunderea funcționării echipei de lucru, era Marino Marini, care lucrase într-un alt stabiliment și avea experiența necesară, dublată de un simț excepțional al datoriei și al atașamentului față de societate, pe care și l-a păstrat până la moarte, survenită, din

păcate, înainte de pensionare. Supravegherea tehnică generală a fost atribuită tehnicianului Renzo Berni, mecanic și electrician totodată, care locuia, în acest scop, chiar în stabiliment, la fel ca și familia lui Marini.

5 octombrie 1979, orele 21.00-0.40

Chemarea mării

Murmurul talazurilor frânte pe stâncile sfărâmate, din fața clădirii birourilor, devenite reședința mea de vară, era o chemare neconținută spre largul mării. De la fereastra salonului mare se vedea întregul golf Asinara, iar de la fereastra ce dădea spre vest, tot restul zonei industriale și, în continuare, plaja cu nisip alb și curat, până la Coscia della Donna. De unde o fi venit acest nume și cine oare avusese inspirația poetică să boteze astfel niște stânci scăldate din două părți de apele mării, e greu de aflat. Fapt este că ne atrăgea mult și pentru a ajunge acolo era nevoie de barca pe care o adusesem cu atâtea peripeții. O țineam acostată la chei, în port.

Voiajul de la Genova la Porto Torres a fost plăcut și liniștit. Plin de bucurie, a doua zi, de dimineață, am descărcat cu macaraua barca venețiană direct în apă și, astfel, ea a început o nouă viață, în mările de vest, mai limpezi și mai albastre. Berni, șeful depozitului, priceput la motoare, a luat-o în primire, împreună cu un muncitor-marinar, în timp ce eu prezentam documentele la căpitania portului, pentru ca barca să fie înscrisă în registrul acesteia și să primească un nou număr de înmatriculare. Fără a fi obligatoriu un nume, s-a pus totuși problema găsirii unei denumiri potrivite. La sugestia Teresei, poetă cu inspirație promptă, barca a fost botezată cu numele de *Tino*, terminația numelui meu,

Costantino, în italiană, fără litera „n“, rămasă în toate celelalte limbi neolatine, precum și în limbile germanice.

Cu această ocazie, am putut cunoaște birourile căpitaniei și toată organizația, cu ierarhia respectivă, în frunte cu comandantul său, pe atunci cu gradul de căpitan, și cu doi plutonieri de marină, grad desemnat, în acest sector, prin denumirea de *capo*. Cel cu care am luat contact a fost *capo* Lobrano, originar din Alghero, care vorbea cu accent spaniol, căci orașul său fusese multă vreme sub dominația regilor Spaniei. Al doilea *capo* nu era de față și aveam să-l cunosc mai târziu. În schimb, al treilea pe scara ierarhică era un *aiuto capo*, tânăr, mititel și slab, al cărui grad corespundea oarecum celui de sergent-major. Era și el tot din Sardinia, din partea de nord-est a insulei, mai exact, din localitatea Palau, aflată în fața insulei Maddalena și a insulei Caprera, dăruită de guvernul secolului trecut eroului Giuseppe Garibaldi și familiei sale. Comandantul, în schimb, ca și soția sa, cunoscută de mine mai târziu, era din Viddalba, localitate situată pe râul Coghinas. După aspect, înalt și elansat cum era, n-ar fi părut sard adevărat, dacă nuanța brună a tenului, caracteristică celor din insulă, arși de generații de soarele pătrunzător al Mediteranei, la acea latitudine de 39-41 de grade nord, și ochii, cu sprâncenele negre ca tăciunele, care deveneau incandescenti atunci când priveau cu atenție pe cineva, nu i-ar fi trădat originea. Uneori însă avea un aer placid, însingurat și melancolic, dar se înviora imediat, atunci când pescuitul dădea roade și se apropia ora mesei, la care n-am șovăit să-l invit. Prin relațiile astfel stabilite, intram în cercul marinăresc al oficialităților, câștigându-mi imediat, în fața subordonaților și a gradelor inferioare, calificarea de prieten al comandantului. Cu toții mi-au acordat, de la bun început, multă atenție și considerație, deoarece auzisera de mine și de societatea ButanGas, precum și de numeroasele transporturi de butelii pe insulă, ce comportau, în mod normal, îndeplinirea anumitor formalități la căpitania

portului, la vamă și la finanțe. Iar primii beneficiari ai acestui gaz au fost ei, bineînțeles, ca reprezentanți de elită ai insulei, ce trebuiau convinși de avantajele și utilitatea lui. Chiar dacă pe șeful vămii și pe șeful finanțelor aveam să-i cunosc mai târziu, șeful stabilimentului, Berni, a avut grijă să-i tămăduieze și pe ei cu miros de gaz de bucătărie, spre bucuria familiilor lor.

Începusem să mă familiarizez cu apele din fața casei, curate, căci toate „descărcările“ erau dirijate într-un puț aseptice. Făcusem câteva băi în mare și constatasem că sub apă se întindea o platformă lungă, în ușoară coborâre și că fundul era format dintr-o argilă întărită, cu puțină vegetație de culoare verde-deschis, deoarece, adâncimea apei fiind mică, razele soarelui pătrundeau adânc, înviorând clorofila. Eram însă mereu, cu gândul la *Tino* și abia așteptam să închei programul de lucru de după-amiază, pentru a mă duce cu Berni în port și a mă familiariza cu motorul, în vederea ieșirii pe mare, însoțit de Teresa. Din prudență, oamenii mei au socotit că era mai bine să-mi dea un muncitor, marinar și pescar, care să aibă grija bărcii, s-o curețe, s-o alimenteze cu benzină și să mă însoțească pe mare, în larg. Deoarece voiam să pescuiesc calmari, porneam, de obicei, la drum, seara. Prima ieșire a fost într-o duminică, împreună cu Berni și familia sa, într-o plimbare în interiorul și în afara portului, în timpul căreia ne-am apropiat, bucuroși, de stabiliment, spre a-l privi de pe mare și a-l fotografia, cu gândul de a descinde, apoi, chiar pe țărmul din fața casei. Dar adâncimea apei nu permitea acest lucru și trebuia să ne oprim la oarecare distanță, în afară de cazul în care am fi ocolit anumite stânci ascunse, ajungând într-un intrând paralel cu țărmul, ce forma un fel de corn de aur, în miniatură. Mintea mea neliniștită imagina posibilitatea amenajării unui debarcader particular, unde să mă pot imbarca și la care să pot reveni, ținând barca în fața casei, sub ochi, ca s-o contemplan zi și noapte.

Pentru a facilita reperarea stâncii, am și găsit un loc într-o crăpătură, unde am înfipt o țevă de trei metri lungime. În vârful acestei țevi de trei sferturi de țol, mă gândeam să pun o lampă cu baterie și să creez, astfel, un far în miniatură. Plimbările pe mare, în golf, în apropiere de Stintino, se repetau zilnic, în compania Teresei, care, fiind marinar de la naștere, cunoștea toate tainele mării și mă prevenea la timp, când sosea ora reîntoarcerii, semnalată de undele care creșteau, sub presiunea Mistralului. Chiar în lipsa acestuia, marea se încreta după ora zece, din cauza brizei, dar eu nu știam să-i măsoar forța după scara clasică, corespunzătoare gradelor vântului, măsurate de Beaufort, care ajung până la 12, în caz de uragan, ceea ce înseamnă prăpădul lui Dumnezeu. Am început să aruncăm ancora; nu la mare distanță de țărm începea un fund nisipos, în care aceasta se fixa cu nădejde. Începusem să pregătesc și primele ustensile de pescuit, dar fără mari rezultate, locul nefiind cel mai potrivit pentru pescuitul cu o undiță specială, cu mai multe cârlige. Peștii circulă în zonele stâncoase, mai degrabă decât pe nisip, unde stau ascunși numai *sola*, un pește complet plat, cu amândoi ochii deasupra, spre a-și vedea prada sau dușmanul ascuns în nisip și *drago di mare*, adică „dragonul-de-mare“, un pește alb, cu dungi negre, veninos, dar dulce la gust, extrem de gustos în supă. Când acesta din urmă este prins, după ce s-a repezit din nisip și a apucat lîngurița undiței târâte de barca în mers, este foarte greu să-l scoți din cârlig, căci cea mai ușoară înțepătură făcută de aripioarele sale, te poate vârî în spital, cu dureri groaznice timp de trei zile. Dar ce curaj, ce satisfacție să-l prinzi, să-l înfășori într-o cârpă ori să-l prinzi sub pantoful de cauciuc, rețezându-i doar aripioarele veninoase! Mai târziu, când m-am aflat în posesia celei de-a doua ambarcații, am prins destui dragoni-de-mare, care îndulceau apoi supa de pește, numită *zimino sardo*.

Într-o zi, am organizat o ieșire dimineața, spre Tonnare, unde erau instalate plasele speciale folosite pentru prinderea tonului de sute de kilograme. Plasa din sfoară de nailon groasă, cu ochiuri mari, se întinde pe verticală, de la suprafață până-n adânc, începând de la țărm și până departe în mare; ea se învâрте spre interior de mai multe ori, sub forma unei case de melc și se termină la centru cu așa-zisul țarc al morții, numit în italiană *camera della morte*. Acești pești mari, care trăiesc, ca majoritatea peștilor, mâncând alți pești, ajung până la țărm în căutarea prăzii, în anumite locuri cunoscute în toată Mediterana, și, când ajung la plasă, încep să se deplaseze în spirală, spre interiorul acesteia, până când intră în capcana centrală, de unde nu mai sunt în stare să scape. Acolo sunt lăsați să se adune săptămâni de-a rândul, iar când s-au strâns în număr mare – sub supravegherea zilnică a pescarilor, care-i numără, apreciindu-le greutatea după lungime – se hotărăște ziua măcelului, adică *il giorno della mattanza*. Capturarea tonului și scoaterea lui din apă devine un spectacol rar, la care sunt invitați și observatori. Tocmai pentru a participa la o astfel de manifestare, despre care pescarii de la restaurantul La Speranza mi-au vorbit în cursul meselor pe care continuam să le luăm aici, ne-am îndreptat spre Tonnara delle Saline.

În aceea zi, cu cer puțin acoperit în primele ore, dar limpezit apoi, când s-a arătat soarele strălucitor pe bolta cerească, colinele de sare au apărut orbitor de albe. Ele proveneau din salinile care formau un iaz întins. Ne serveau ca punct de orientare, indicându-ne ruta spre Tonnara. Pe mare, orientarea se pierde ușor și adeseori coasta, chiar de la o distanță de numai o milă maritimă, devine greu de recunoscut în toate detaliile sale. În Italia, sarea de mare se extrage în cantități mari, iar producerea și vinderea ei sunt monopol de stat. Sarea de ocnă este prea puțin cunoscută și lipsește aproape cu desăvârșire. Deși sarează mai puțin, sarea de mare conține nu numai clorură de sodiu, dar și alte săruri de

magneziu, iod și oligoelemente foarte utile sănătății. A o avea la îndemână pentru săratul peștilor, care nici după moarte nu se despart de elementele de bază ale mării, constituie un avantaj pentru pescari și pentru întreprinderile de pregătire și conservare a peștilor, care, în aceea zi, așteptau în tonară să fie scoși și puși la fiert în căldări. Bărcile de dimensiuni mari se apropie în cerc de camera morții și o strâng cu funiile, astfel încât, la un moment dat, tonii se văd presăți, strânși unul peste altul și încep să dea o bătaie între ei, de frica morții pe care o presimt, în parte provocându-și-o ei înșiși. Nu există nimic mai periculos decât un ton rănit și e încă și mai rău dacă printre ei se găsește rătăcit și un pește-spadă, care, cu ferăstrăul său lung de aproape un metru, face prăpăd, străpungând în dreapta și în stânga. Când tonii ating pereții bărcilor, pescarii îi străpung cu niște cângi mari, ascuțite, rănindu-i de moarte și ridicându-i pe punte. În același moment, alții îi lovesc cu răngi de fier în cap, spre a-i ameți și ucide, iar sângele gâlgâie din belșug, înroșind întreaga suprafață a mării. De aceea, această operație a luat și numele de măcel, *mattanza*, ce implică mari vărsări de sânge. În genere, acești toni cântăresc de la o sută la două sute de kilograme, dar există și exemplare uriașe, de câte patru sute de kilograme. E nevoie deci de patru-cinci pescari vânjoși, ca să-i ridice cu cângile și să-i suie în barcă. Astfel încărcate, bărcile se îndreaptă către cherhanale, unde începe operația de curățare. Peștii sunt agățați, ca porcii și vitele, într-un fel de cuier, de oțel rezistent, pentru a li se scoate intestinele și a se recupera ficatul, din care se extrage uleiul de pește, pe lângă cel extras din ficatul de rechin. Toată musculatura abundentă a peștelui, tăiată în bucăți, este împărțită în două categorii: partea albă, superioară, a spatelui, de primă calitate, și partea neagră, inferioară, din zona burții, de calitate a doua. Toată este fiartă în căldări mari, din care se mai extrage o cantitate de ulei, iar carnea este pusă apoi în cutii de metal, de greutăți diferite, pentru a fi expediată pe piață. Tonul se pregătește în două feluri: simplu, cu

apă sărată sau cu ulei, care poate fi de măsline, dar, mai ales, de semințe, cel preferat fiind uleiul de arahide.

Din păcate, în acea zi măcelul a fost amânat. Apropiindu-ne, am zărit tonara care se mișca la centru, neputându-ne da seama de numărul tonilor captivi și nici de dimensiunile lor. Întrezăream prin apă și prin ochiurile plaselor culoarea gri-albăstruie a acestor atleți ai mărilor, în toată măreția lor și forma lor, alungită, hidrodinamică, care le facilitează viteza. Nu ne puteam apropia prea mult, căci riscam noi înșine să ne prindem în plasă, ca tonii. După mai multe târcoale în jurul tonarelor, fără a insista prea mult, pentru a nu speria tonii călători care mișunau prin preajmă și riscau să intre la închisoare, ne-am hotărât să ne întoarcem și să dăm îngrijire noului oaspete adus la bord în timpul navigației: un câine de vânatoare de toată frumusețea.

Pe la jumătatea drumului spre Tonnara, cam în dreptul lacului Pilo, de-a lungul coastei, la vreo jumătate de kilometru, am auzit lătrând și scheunând un câine care ne urmărea cu privirile și implora ajutor. Se tânguia ca un copil de trei ani (echivalenți cu șase luni de viață câinească) și părea gata să se arunce în apă pentru a veni spre noi. Deși impresionați, nu-i înțelegeam bine dorința și, oricum, nu ne puteam întrerupe navigația. Ne-am continuat drumul, fără a mări viteza, căci *Tino* își fixase baremul de șase mile pe oră. În disperarea sa, văzându-se părăsit și fiindu-i teamă să nu ne piardă, câinele s-a aruncat în mare și a început să înoate spre noi, din răsuputeri, hotărât să ne ajungă și să fie imbarcat. Nu mai văzusem o astfel de scenă și nu ne puteam explica ce anume se întâmplase cu el și de ce se ținea după noi cu atâta stăruință. Eram departe și nu putea să ne îndrăgească după miros. În fața unui astfel de curaj, am rămas cu toții mișcați: Teresa, marea mamă protectoare a câinilor, Ignazietto, prietenul câinilor publici, Berni și Bruno, marinarul, așa că am decis să ne oprim, fără a ne apropia de mal, deoarece nu cunoșteam profunzimile și rocile argiloase sau de calcar

zgrunțuros, care puteau să avarieze barca. Câinele a continuat să înoate până a ajuns sub bord, unde Bruno, cu mâinile lui puternice, l-a înșfăcat de grumaz și l-a pus în barcă, la picioarele noastre. De oboseală, bietul câine nici pe picioare nu se mai ținea și, căutând cu ochii prietenia și exprimându-și recunoștința față de toți cei de față, dar mai ales față de Teresa, pe care de îndată a simțit-o mai apropiată, a devorat o pâine întreagă și apoi a căzut răpus, în letargie, și a dormit tot timpul navigației, până la intrarea în port. Examinându-l mai îndeaproape, am văzut că era rupt, cu pielea găurită de mușcăturile câinilor ale căror „proprietăți” le încălcase, desigur (câinii simt proprietatea mai abitir decât omul); se rătăcise, probabil, de stăpânul său și era în căutarea altor stăpâni, așa că ne-am decis să-l păstrăm. Urma să-i dăm un nume și fiecare și-a dat cu părerea, propunând nume câinești obișnuite. Eu, apreciind situația și curajul acestui animal, care, de nu-l pescuiam, n-ar mai fi găsit forțe să se reîntoarcă la țarm și ar fi pierit înecat, mâncat de pești, am hotărât să-i dau numele de Ero. Ce alt nume s-ar fi potrivit mai bine pentru actul său temerar? Ne-am dus la pești și ne-am întors acasă cu un câine de vânatoare. Fiind cățel, ceilalți câini ai stabilimentului l-au acceptat repede ca tovarăș, iar, mai târziu, când am plecat la Porto Torres, l-am dat în paza unui vânător. Deși nu excela prin inteligență, Ero a ajuns să fie de mare folos în incursiunile acestuia la vânatoarea de păsări acvatice, dat fiind talentul său de înotător. Atât de mulțumit a fost vânătorul din Porto Torres că, în vara următoare, la întoarcerea noastră, n-a mai vrut să ni-l restituie. După trei ani de zile, vânătorul a venit în vizită la noi, împreună cu Ero. Câinele părea nepăsător față de noi, dar se comporta ca un câine bine educat. După vreo zece minute, memoria mirosului i-a revenit însă (căci fiecare dintre noi are un miros caracteristic) și, atunci, a rămas ca trăsnet, și-a înălțat capul, a privit în jur și, dintr-o dată, ca înnebunit, s-a aruncat în brațele Teresei,

începând să schieze de bucurie și nemaștiind cum să-și exprime recunoștința. Trei ani pentru un câine reprezintă douăzeci și unu pentru un om și e de înțeles cum de nu și-a amintit de îndată de ocrotitorii și salvatorii lui.

Cumpărarea unei bărci pentru mine, care de zece ani nu îmi mai luasem vacanțe, și instalarea mea la Porto Torres i-a mirat mult pe colaboratorii mei de la Milano, care căutau mereu pretexte pentru a mă vizita în Sardinia, motivând că trebuiau să-mi vorbească sau aveau nevoie de semnătura mea, pe care numai eu puteam s-o pun pe anumite acte. Printre aceștia se număra și șeful contabilității, azi director administrativ, Pasquale Tallacchini, de toți cunoscut cu numele de Antonio sau poreclit, în glumă, Ostia (anafură), deoarece scotea deseori această exclamație, fiind băiat foarte religios, sau Coso-Coso, expresie pe care o pronunța la fel de des, când nu găsea cuvintele potrivite, mic defect de vorbire datorat emotivității, ce produce, adeseori, o gângăveală nesuferită. Împreună cu el venea și avocatul Amedeo Pelà. În câteva zile de deplasare pe teren am vrut să-i fac să guste și ei plăcerile mării, deși pentru Tallacchini s-a dovedit, mai târziu, că nu marea era elementul cel mai prielnic. În schimb, Pelà a îndrăgit marea așa de mult, încât, atunci când finanțele i-au permis, și-a cumpărat o casă la mare, la Alassio, pe coasta Liguriei și chiar o barcă de plastic pentru pescuit. În duminica sosirii lor am organizat o ieșire spre partea de vest a insulei, înspre zona unde era o bisericuță a sfântului Gavino, a sfântului Constantin Sardul și a unui alt sfânt, al cărui nume îmi scapă, un fel de „Trei Ierarhi“ ai târgului. În stâncile friabile din acea zonă exista o grotă adâncă, unde se spunea că se ascundeau bancuri de pești și chiar murene. Era adevărat, după cum ne-a dovedit, într-o zi, un fercheș și inteligent lucrător de-ai mei, chiar cu oarecare știință de carte, Lulli, care a pescuit sub apă cea mai mare murenă pe care am văzut-o în viață, un exemplar de aproape 1,80 metri, în greutate de vreo șapte kilograme,

pe care a plimbat-o pe *Corso*, fălindu-se cu un astfel de trofeu, extrem de rar. După o navigație care a durat mai bine de o oră, prin port și prin afara sa, am ajuns la această grotă, unde am pătruns fără greutate și ne-am fixat barca lângă pereții stâncoși. După ce-am făcut probele de comunicare prin radiotelefon cu Berni, rămas în acest scop la stabiliment, și am verificat, astfel, instalația făcută de simpaticul Gianni Puntoni, de la firma Iris, din Milano, originar din Pisa, ne-am aruncat în apă și am înotat, cu toții, prin grotă. Eram șapte: eu, Teresa, Puntoni, care vorbea cu ea în toscană, Ignazietto, Angelo, șoferul meu – timp de un deceniu –, avocatul Pelà și părintele-filozof, Giorgio Ignat, primul nostru oaspete în casa de la Porto Torres. În apă, am socotit că e bine să realizez ceva util și, folosind pentru prima oară o mască, am identificat pe laturile și pe fundul grotei, în partea deschisă, pe unde intra lumina, arici de mare, negri, roz și maro, despre care auzisem că ar fi comestibili, cel puțin după spusele francezilor, foarte pricepuți în afrodiziacele mării. Ouăle de arici conțin iod, care face bine sănătății și nu yohimbina, mult prețuită de franțuji. Am luat atunci plasa, asemănătoare cu cea de prins fluturi, cu care am coborât și am cules, fără alegere, toți aricii întâlniți în cale; mi-am umplut sacul, de abia l-au tras la bord. Dar cine să pună mâna pe aricii care înțepă și lasă în piele spini extrem de dureroși producând, adesea, infecții? Au început atunci cu toții să-și exprime rezervele: ba că aceia violeți erau buni, ba că aceia gălbui, iar cei negri, precis, erau socotiți necomestibili și, ca atare, trebuiau aruncați. Dar când a fost vorba să fie folosiți cei colorați, altă rezervă a fost formulată, aceea că din arici nu se mânâncă decât ouăle, și acestea numai în luna ianuarie. Din iulie până atunci, ar fi fost prea mult ca să așteptăm coacerea lor. Mare deziluzie, lucrasem degeaba și nimeni nu găsise cu cale să se înfrupte din bunătățile mării, culese de mine. Mi s-a explicat că în ianuarie, când clima provoacă o maree foarte puternică și apele rămân liniștite timp

de douăzeci de zile, iar timpul se menține frumos – de unde și expresia „vara iernii“ –, pescarii fauresc, din trestii groase și lungi, un instrument, îi crapă unul din capete în patru și înfundă în el un dop, pentru a menține puțin deschise cele patru brațe care, înfipite peste arici, îl prind, astfel încât acesta poate fi tras la suprafață.

Ne-am împăcat la ora mesei, când ne-am înfruptat din bunătățile pregătite acasă și, satisfăcuți de excursia noastră pe mare, ne-am întors, încet-încet, în port. Sub soarele cald al verii, s-a ridicat un vânt care a încrețit marea, aducând-o la forța 2 și chiar 3. Înfruntam valurile cu nepăsare, la cârma bărcii, ba mai mult, țineam oblonul din față deschis, spre a face să circule aerul în cabină. Am neglijat sfaturile Teresei de a mă adapta la viteza undelor, punând barca nu cu prora direct pe creastă, ci pieziș, adică *di mascone*, după expresia marinărească. Imaginându-mi că marea devenea rea doar când undele atingeau înălțimea caselor sau cel puțin trei-patru metri, m-am trezit din această reverie atunci când o undă mai ridicată, care nu atingea un metru înălțime, a trecut pe deasupra prorei și a năvălit întreagă în barcă, scaldându-mă din cap până-n picioare, spre veselia celorlalți, care au scăpat neatinși. Cu surâsul pe buze, am primit lecția cuvenită, pe pielea mea, dar ceea ce m-a mâhnit mai mult a fost faptul că marea mi-a udat chipiul de marinar, comandat și sosit de la Milano, împodobit cu șnur de aur (fals) și cu un ecuson triunghiular, înfațișând un dragon care scoate flăcări pe nări, cu inscripția *Dragon Sea*, în engleză, ca să aibă mai multă autoritate marinărească.

Am început apoi să manevrez barca încet-încet, cu mai multă băgare de seamă, și să mă obișnuiesc nu numai cu farmecul, dar și cu primejdiile mării.

Experiența se acumula și în urma ieșirilor nocturne, pentru pescuitul calmarilor. Îi aveam pe farfurie la restaurantul La Speranza

și savuram felul în care îi pregătea Annamaria și îi servea cu grație Petrina. La exclamațiile mele de apreciere, Petrina spunea:

– Dar, dacă ați ști, *Dottore*, cât este de plăcut să-i prinzi noaptea, înainte de răsăritul lunii, care îi alungă, și să-i pregătești, apoi, proaspeți, așa întregi cum sunt, după gustul pescarilor!

– Dar cum îi pregătesc pescarii?

– Foarte simplu și natural, pe tubul de eșapament al motorului.

– Vai de mine, se poate una ca asta?!?

– Desigur, *Dottore!* intervenea câte un pescar mai guraliv, care mă pusese, mai dinainte, la curent cu tainele pescuitului și cu echilibrul ecologic care stăpânește marea între amici și inamici, căci fiecare vietate marină amenință viața alteia, dar este, la rândul său, amenințată.

– Dar unde sunt condimentele? Sarea, piperul, untdelemnul?!? am întrebat eu.

Gavino, marinarul, a surâs cu bunăvoință, stăpân pe o experiență de peste patruzeci de ani:

– *Duttur'*, sarea e în apa mării, în care trăiesc și cu care se spală, piperul se află în cerneala calmarului, iar untdelemnul îl are într-o sticlută, în buzunar, fiecare pescar care se respectă. Căci, dis-de-dimineată sau seara, înainte de apusul soarelui, la pescuitul de caracatițe, cu tridentul, la țarm, are nevoie să arunce câțiva stropi de ulei, pentru a calma undele mării și a vedea mai bine fundul.

M-am mirat mult de tot de ceea ce-mi spunea simpaticul Gavino, prietenul meu printre pescari. În timpul acesta, Petrina l-a întrebat:

– *Cum pare Gavino, 'sta notte il mare è buono, tranquillo, la luna esce tardi; perché non andiamo col Duttur' a insegnargli come si pescano i calvari? – „Cumetre Gavino, în noaptea asta marea e calmă, liniștită, luna răsare târziu; pentru ce nu ne-am duce cu domnul doctor să-l învățăm cum se pescuiesc calmarii?“*

– De ce nu? s-a arătat de acord Gavino. „*Si pote, si pote, cum pare mia, Petrina!*“

M-am bucurat de cele auzite, m-am declarat imediat de acord și, întors acasă, am început numaidecât pregătirile. Era nevoie să-mi iau o scurtă și un pulover, precum și ceva de-ale gurii pentru foamea de la miezul nopții. Nu puteam pretinde să pregătim calmarii, pe care nu-i prinsesem încă, la eșapamentul bărcii, pe care, în treacăt fie spus, îl izolaseram cu un silențiator în plus, pentru a-i reduce zgomotul. La ora stabilită, ne-am întâlnit cu toții în port – Teresa, Berni, Petrina și *cumpare* Gavino – și, în liniștea nopții, ne-am îndreptat pe mare spre locul cunoscut, unde ne-am oprit fără a ancora și am rămas liniștiți pe apele calme ca oglinda. Chiar dacă briza ușoară ne-ar fi deplasat puțin, era bine pentru înlesnirea pescuitului, căci calmarii trec în bancuri și nu poți, întotdeauna, să nimerești locul potrivit. Pentru a-i atrage spre barcă se folosesc lămpi puternice, de 1 000 sau 1 500 de wați, care funcționează cu gaz propan, luminează la care sunt foarte sensibili, cu ochii lor mari și cu pielea întregului corp, care reacționează asemenea celei a cameleonilor, printr-un mimetism automat, adaptându-se locului pe unde trec. Cumătrul Gavino pregătise undițele speciale, numite în italiană *totanare*, frumos înfășurate cu fir nou, alb, și mi-a pus una în mână, dăruindu-mi, apoi, alte câteva. M-am așezat lângă Petrina, ca să-mi aducă noroc, căci ea venise cu ideea și avea aerul unei femei căreia zeita norocului, Fortuna, cu ochii legați, îi pusese mâna-n cap. Ea mi-a explicat cum să arunc *totanara* în apă, mai departe de barcă, cum s-o las să ajungă la fund, iar pe urmă s-o ridic și să încep exercițiul care întărește brațul, ca la atleți. Am executat întocmai, cum făceau și toți ceilalți, și întâmplarea sau generoasa zeită Fortuna, prin reprezentanta ei, Petrina, a făcut ca primul calmar din seara aceea și din viața mea, să-l prind tocmai eu. Când am simțit undița agățată la fund și i-am spus maestrei mele, ea a pus mâna pe fir, și dându-și seama că prinsesem un calmar, mi-a cerut să

trag *totanara* în barcă, fără întrerupere și fără întârziere. Am făcut întocmai și, de emoție, am transpirat, iar scurta mi s-a părut de prisos. Când calmarul a ieșit din apă și l-am pus în barcă, am auzit o exclamație generală:

– *Bravo, duttur’, bravo duttur’!* la care s-a adăugat și aprecierea ceva mai reținută a Teresei:

– *Beh, bravo, sei contento!* adică: „Poftim, bravo, acum ești mulțumit!“

Nu știu dacă în fundul inimii nu simțea și o părere de rău că nu fusese ea maestra mea în marinărie, cea care să-mi arate cum se prind calmarii. Într-adevăr, ambiții de pescar n-a avut nicio dată. Am mai prins câțiva calmari, dar pe primul l-am însemnat, ca nu cumva să nu-l recunosc acasă, în momentul pregătirii și servirii lui la masă. Calmarii treceau pe lângă undițele noastre periodic și, uneori, preț de o jumătate de oră, nu mai prindeam nimic. Atunci ne refăceam forțele cu gustarea și vinul adus cu noi, foarte binevenit pentru sărbătorirea calmarului. Pe la unu noaptea, ne-am reîntors în port, o dată cu răsăritul lunii, lăsând în urmă marea calmă, ca niciodată, cu atât mai frumoasă și mai misterioasă, cu cât razele lunii se unduiau într-însa, iluminând-o parcă din interior.

Am mai ieșit cu *Tino* la pescuit de adâncime, apropiindu-ne de coasta Asinarei și ancorând în Cala Fornelli; în acest loc, fundul apei era constituit din alge, nisip și roci. Aveam ca oaspeți la bord pe avocatul Pelà și pe părintele Ignat, cu care m-am luat la întrecere în prinderea peștilor de pus la frigare. Uneori, prindeam, dintr-o dată, câte doi, trei, dacă nu chiar patru – câte unul pe fiecare cârlig al undiței de adâncime, fără prăjină – și, până la urmă, am umplut cu pești o găleată întreagă; am ținut și socoteala fiecăruia, pentru a putea stabili clasificarea. Am ieșit învingător și de data aceasta, poate din cauza chipiului de comandant, reflectat în apă, pe care peștii au ținut să-l onoreze, după cum făceau și oamenii. După-amiaza, spre seară, este momentul cel mai bun

pentru pescuit sau dis-de-dimineată, când mișună toți peștii în căutarea prăzii. Seara, după o anume oră, anumite soiuri de pești nu mai trag la undiță, chiar dacă nada este o sepie sau un calmar. Am hotărât atunci să ne întoarcem acasă, încântați cu toții de propriile succese.

Pescarii socoteau că marea „rezervă“ de calmari era la Punta Trabuccato, de la Asinara, unde, din cauza restricțiilor, pescarii nu prea mergeau și unde calmarii trăiau, așadar, ca-n sânul lui Avram. După perioada de inițiere, coceam în minte ideea unei mari expediții de capturare masivă a acestor inofensive cefalopode, care par torpile vii, care merg prin reacție, de-a-ndoa-selea, aspirând și expulzând apa. Sunt aproape nevăzuți, căci sunt transparent și iau culoarea pestriță a ambianței înconjurătoare, după nevoi. L-am pus pe Bruno, marinarul – care se pricepea la toate, deși munca nu-i prea plăcea, cu toate că natura îl dotase cu o musculatură de superatlet – să pregătească cele necesare bărcii, pentru o navigație mai lungă de douăzeci de mile maritime (o milă având 1852 de metri). „Armarea“ bărcii s-a făcut nu numai cu combustibil și apă, ci și cu alimente suficiente, cu nelipsitele căpățâni de ceapă și usturoi și cu untdelemn, în cantitate suficientă pentru mai multe mese. Inclusiv un bun vin de Mandrolisai. Am luat cu noi ustensile de pescuit de tot felul, începând cu acele *totanare* pentru calmari, undițele de adâncime, cu mai multe cârlige, precum și undițele de tras după noi, în apă, în timpul navigației, la dus și la întors. Pentru orice eventualitate, am luat și niște pături, care mai târziu ne-au prins bine. Am plecat seara, pe o mare calmă, și am ajuns, pe înnoptate, în Cala Reale, ancorând la Punta Trabuccato, locuri, acestea, pe care Bruno le cunoștea foarte bine. Micul far de orientare de pe acest promontoriu ne-a fost de folos și am putut identifica locul cel mai potrivit pentru popas. Fără pierdere de vreme, am luat o masă frugală și am început marea bătălie a calmarilor, care veneau la undițele noastre, într-o oarbă sete de sinucidere. În

mai puțin de o oră, am încărcat un coș de sârmă, folosit pentru ținutul peștelui viu în apă și prevăzut cu o clapă care se închide atunci când înăuntru se află pești; când este gol, coșul se turtește ca o plăcintă. Îl țineam legat de mâner, scoțându-l din apă de fiecare dată, pentru a introduce noi calmari capturați. Bruno pescuise câțiva, Teresa unul, de probă, iar pe toți ceilalți, până la treizeci și unu, i-am pescuit eu, în două ore de activitate. Bucuria era nespus de mare și, cum nu mai aveam loc pentru ei în coș, iar ora era înaintată, am hotărât să ne întoarcem. Ocupați cum eram cu calmarii, nu ne-am dat seama că între timp, peste dealul de 400 de metri, care ne apăra, între Punta Trabuccato și Punta Sabina, în așa-zisa Cala d'Oliva, se ridicase un vânt care mișca apele. Când am trecut de Punta Trabuccato, îndreptându-ne spre Porto Torres, am văzut că valurile erau mari, cu creste spumegânde, care înălbiseră toată prora și parbrizul, și am înțeles că nu mai puteam să continuăm navigația. Am încercat atunci s-o luăm de-a lungul coastelor Asinarei spre a continua, apoi, pe coasta Sardiniei, dar aici valurile băteau lateral și riscam să fim răsturnați. Toate aceste constatări le făcea Bruno, care conducea barca, în timp ce Teresa continua liniștită să doarmă, iar eu număram din ochi calmarii, ca nu cumva să fi greșit socoteala și vreunul să-mi fi scăpat. Experiența lui Bruno, pe mare, l-a făcut să-mi spună că nu mai puteam să ne continuăm drumul și urma să dormim în barcă până a doua zi. Ne-am apropiat cât mai mult de țărm, pentru a fi apărați, și ne-am întors în cala ascunsă după Punta Trabuccato. Aici am ancorat bine barca, fixând ancora în fundul de noroi, iar apoi am putut să ne odihnim liniștiți, sub ochiul neadormit al lui Bruno (care cu unul dormea și cu altul veghea). Nici un ocnaș nu s-a trezit din somn să vină și să ne jefuiască (de calmari, că altceva nu aveam) ori să ne ia barca și să evadeze, căci aceasta era bine ascunsă și nu pusesem nici o lumină de semnalizare, cum se obișnuiește atunci când barca stă pe loc. În zorii zilei ne-am trezit, dar nu am putut pleca,

deoarece marea nu se liniștise și am fost nevoiți să mai rămânem în cală până către orele unsprezece, când ni s-a părut că puteam s-o înfruntăm, nu în linie dreaptă, ci făcând un oarecare ocol. Navigația decurgea firesc, iar motorul, care, în alte zile, începuse să „tusească“, spre îngrijorarea noastră, în duminica aceea, cu cerul care se însenina, funcționa normal, împingând barca fără mare efort, dar și fără mare viteză. Ne obișnuisem cu valurile care băteau la tribord, fără a pătrunde însă în barcă. Grija mea cea mai mare era să nu mi se strice calmarii. Noaptea îi ținusem în apă, în ambianța lor și se cam albiseră la față, îngrămădiți unii peste alții. Dar și în apă se pot strica peștii și, cu atât mai mult, pe punte, în orele de navigație. De aceea, am luat măsuri ca să-i țin la rece, umezind o bucată de sac, cu care am învelit coșul; căldura făcea să se evapore apa, producând răcoare. Sistemul este cunoscut de toți pescarii, care, pentru a avea o apă mai rece, când nu dispun de frigider, atârnă o ploscă îmbrăcată în postav umezit, la catargul bărcii. Stăteam satisfăcut la pupă, din nou în cămașă și cu chipiul meu alb, de comandant, bine tras pe-o parte, iar cu brațul drept o cuprindeam pe Teresa, comentând întâmplările din timpul nopții.

Pe la mijlocul golfului, pe ruta stabilită în direcția Porto Torres, corectată când apele s-au mai potolit, am zărit, deodată, în depărtare, la babord, o serie de vase de război americane, în șir indian. Era vorba de nave de război, cu corpul îngust și înalt, care, de aproape, am apreciat că aveau circa o sută patruzeci de metri fiecare. Erau echipate cu tot felul de instrumente: radar, radiotelefoane și, bineînțeles, tunuri. Mergeau cu o viteză susținută, fumegând din coșurile lor și menținându-se toate pe o rută care întretăia, la proră, ruta noastră. Noi cunoșteam regula de bază a navigației conform căreia orice ambarcație, mai mare sau mai mică, dar, mai ales, bărcile cu pânze, trebuie să treacă pe la pupa, atunci când întreține calea altui vas și, ca atare, ne continuam liniștiți navigația, pe ruta trasată. Viteza noastră, destul

de redusă însă, și viteza mare a navelor de război, au făcut să ne apropiem repede unii de alții, ceea ce putea duce la o coliziune fatală, ale cărei consecințe n-ar fi fost, desigur, scufundarea și nici măcar zgărierea primului vas de război, pe care se afla, probabil, amiralul, ci tăierea bărcii noastre ca pe o pâstaie, în vreme ce noi am fi fost lesne înghițiți de valurile provocate de un astfel de vas. Pe de altă parte, nici noi nu puteam schimba ruta, dându-ne deoparte și urmând un drum paralel cu cel al vaselor, căci undele de navigație ale celor unsprezece bastimente ne-ar fi lovit lateral, răsturnându-ne ca pe o găoace. Dacă le întâmpinam cu prora destul de ascuțită a bărcii, intram frumos în ele și apa putea să ne acopere fără să mai putem reveni la suprafață. Cu puțină mea experiență de navigator i-am comandat lui Bruno să continue marșul, căci la trecerea flotei am fi primit undele în pupa și am fi „dansat“, ceea ce ar fi fost, oricum, mai puțin periculos pentru noi. Ne despărțeau sute de metri de prima navă militară, adică două lungimi de navă când comandantul suprem al flotei, în fața tenacității cu care înaintam, s-a hotărât să dea ordin de virare cu treizeci de grade la dreapta, ordin pe care l-au urmat toate cele unsprezece vase ale Flotei a VI-a americane, aflate în manevră în acele ape. Nava mare, un portavion, pe care aceste unsprezece unități o însoțeau, nu se vedea, căci rămăsese undeva, în depărtare, și nu știu cum ar fi putut o astfel de namilă să vireze, brusc, cu treizeci de grade, fără să-și rostogolească avioanele de pe punte, deși acestea sunt, de regulă, bine ancorate. Manevra de depășire, pe la pupa, a flotei americane a evitat ciocnirea lui *Tino*, de șapte metri lungime, și ne-a pus în afara oricărui pericol. Ne-am continuat, așadar, drumul, în timp ce flota a urmat noua rută pe o bună bucată de drum, până când și-a putut relua traseul inițial. Am făcut un salut milităresc, cu mâna la chipiu, punându-mă în bună vedere, cu o înclinare a capului, în semn de mulțumire și un surâs, care a fost, probabil, remarcat prin binoclu de orgoliosul amiral, fără a exclude

posibilitatea ca *Tino* să fi fost și fotografiat, ca fiind cel mai mic „inamic“ cu care a intrat în contact o flotă întreagă. După acest eveniment, *Tino* s-a simțit ridicat în rang, numărându-se printre puținele vase mici care au înfruntat talazurile unei flote de crucișătoare și distrugătoare.

Navigator și constructor

Mă aflam pe terasa casei, alături de turnul clădit deasupra scărilor, unde, într-o încăpere mică și izolată, instalasem minusculul radiotelefon și priveam antena verticală, făcută din tuburi, care făcea legătura cu *Tino*, când eram în navigație sau la pescuit, în golful Asinara. Mă frământa ideea acestei țevării ce se înălța maiestuos deasupra portdrapelului pe care îl înălțam la sărbătorile naționale și mă întrebam cum de e posibil cu un wat putere, în frecvență modulată, să obții atâta forță, încât să te „legi“ cu alți oameni, aflați la o distanță de mai bine de treizeci și cinci de kilometri. Prodigioasele rezultate ale tehnicii moderne, de care ne folosim zilnic, nu sunt întotdeauna lesne de înțeles, deși, până la urmă, se concretizează sub forma unor aparate de uz comun. Cine se mai întreabă, când deschide un radio cu tranzistori, cum poate un aparat să capteze muzică și vești cu atâta ușurință și cine a inventat toate acestea, ca să-i mulțumească? În cazul meu, aveam să mulțumesc societății Iris-Radio, de la Milano, constituită din doi radioamatori, Curzio Bellini și Ivan Mario Puntoni. Această mică societate cu responsabilitate limitată, ieșită din mintea lui Bellini, care, timp de șapte ani de-a rândul, fusese președintele Asociației Radioamatorilor din Italia, se ocupa cu vânzarea aparatelor electronice, lichidate de armata americană la prețuri derizorii și oferite radioamatorilor interesați să comunice între ei, în lumea întreagă, dar care

lipseau la acea dată de pe piața italiană. Firma Geloso, bine cunoscută în acest sector, în Italia, America de Sud și în alte părți ale lumii, nu era încă în măsură să producă suficient pentru a satisface necesarul pieței. Bellini și Puntoni erau tineri, dar cu spirit inventiv și creaseră, după o schemă a lor, un aparat de radiotransmisie-recepție, cu frecvență modulată, spre a evita interferențele, alimentat de un mic acumulator electric, precum cel pentru motociclete, și montat într-o cutie de mărime redusă și de format potrivit, pentru a putea fi transportabil, ținut de un mâner, pe care era culcat receptorul telefonului. Pentru acei ani era o mare invenție și cred că firma lor a vândut multe asemenea aparate, pentru scopuri dintre cele mai diverse. Meritau să aibă succes, căci erau muncitori, prezentabili, fiecare în felul lui, completându-se foarte bine unul pe altul. Imaginația îndrăznească a lui Bellini era temperată, la momentul just, de spiritul practic și realist al lui Puntoni, astfel încât se evitau erorile pe care, adesea, entuziasmul și nerăbdarea le săvârșesc. Bellini era un tip înalt, bine clădit, din cea mai autentică viță de *romagnoli*, fiind originar din Lugo, aflat în regiunea Romagna. Părinții săi se stabiliseră la Milano de multă vreme, astfel încât el se considera milanez și vorbea dialectul orașului, fără să fi renunțat complet la cel strămoșesc. Avea capul proporționat cu trupul, o față întinsă, volitivă, ochi cercetători și o atitudine rezervată față de persoanele abia cunoscute. Se impusese în rândul colegilor radioamatori prin caracterul său studios și pasiunea pentru problemele tehnice și se specializase mai ales în domeniul antenelor, despre care, împreună cu un colaborator, a scris și publicat o carte voluminoasă, ceea ce i-a dat mult prestigiu în acest sector. Voinic și sănătos, cu poftă de mâncare, era tenace în umplerea stomacului până la a da pântecelui o formă curbată; spre deosebire de alții, în loc să protejeze cu ceva cald uzina elaborării alimentelor, după cum se cuvine, el stătea cu burta la vânt, cu nepăsare și fără a simți nevoia de siestă. Se lansa atunci,

cu forțe duble, asupra instalațiilor (pe cele mai delicate le făcea el însuși), trecându-le după o vreme tovarășului său, Puntoni, care le finisa. La îmbrăcăminte avea nevoie de măsura pe care americanii o numesc *large size*, dar pantofii săi nu depășeau totuși dimensiunile celor aflați în comerț. Temperament dur și rece, cu simțul și plăcerea de a comanda, știa totuși să se încadreze perfect într-o ierarhie, pe care societatea o impune tuturor, chiar și celor mai rebeli. Când vorbea, reușea să convingă. Numai eu știu cât m-au costat puterea și priceperea sa tehnică, calități care m-au determinat să cumpăr aparaturi complicate și costisitoare, care, de cele mai multe ori, au rămas neutilizate, iar unele n-au fost nici măcar montate. Aceasta nu i-o iert și într-o zi am să i le imput în conturile acum deschise, în cadrul raporturilor de colaborare. Prima sa reușită a fost aceea de a mă convinge să devin radioamator, drept care m-a înscris în Asociația Italiană a Radioamatorilor și la Federația Mondială, de unde am primit și un cod sau nume de identificare – „DYN“. Astfel, încă din 1947, din luna decembrie, am devenit și eu O.M., adică *Old Man*, cum se numesc radioamatorii, cu alte cuvinte „om bătrân“, nu știu de ce, deși eu eram tânăr și abia împlinisem treizeci de ani. De fapt, convingerea mea nu se datora numai lui, ci și băieților lui Mino Tenaglia, directorul Cronicii Subalpine din Varese, care cumpăraseră aparate clasate, americane, tot de la Bellini și le instalaseră, cu tot felul de antene, chiar în fostul mare apartament din Villa Pisani, locuit de mine. Îmi arătaseră tot felul de cărți poștale, primite din toate colțurile lumii. Ideea de a avea relații pe toată fața pământului, nutrită încă din adolescență, m-a atras și m-a stimulat mult, astfel încât doream să devin și eu radioamator. Când am vizitat prăvălia-magazin de la etajul I, din Via Camperio, numărul 14, Bellini a adăugat și el încă cincizeci de procente din cost, pentru a mă convinge definitiv, căci convins eram deja pe jumătate. Mi-a arătat o gamă întreagă de aparate, de la cele

mai mici până la cele mai mari, reușind să mi le vâre pe gât pe cele mai mari, denumite B.C. 610, de dimensiunea unui dulap și cu o greutate de două chintale și jumătate, fiecare. Mă asigura că, în felul acesta, voi putea să intru în contact cu America de Nord, cu America de Sud și cu Australia, numai de Papua și de Polinezia nu mi-a vorbit, căci locuitorii de acolo nu folosesc încă astfel de diabolice instrumente electronice. Îmi sugera că aş putea pune în legătură biroul meu de la Roma cu Milano, pentru realizarea comunicărilor la nivel radioamatorial, printre care se pot strecura și unele vești privind sănătatea oamenilor și a lucrurilor. Întrucât cumpărasem în Austria un aparat cât o valiză de mână, dar greu de purtat, pe care constructorii îl făcuseră astfel încât să fie alimentat nu numai cu curent de priză, dar și cu cei 12 volți de la automobil, mă lăsa să înțeleg că aş putea avea vești pe undele scurte chiar în timp ce mă deplasam cu mașina, ca și când aş fi fost eu șeful Statului-Major, în permanentă alertă, controlând mari unități, în continuă mișcare. Mai spunea că aceste aparate pot deveni și stații de radiodifuziune, pe o rază de 250 de kilometri. Consideram, așadar, că aparatul meu ar fi fost potrivit și pentru o stație „Europa“, la Tanger, în orașul liber internațional, unde stabilisem un birou și înregistrasem diverse firme. Pe scurt, Bellini s-a dovedit un comerciant abil, căci a reușit să-mi vândă tot acest material, cu toate accesoriile, schimbările de bandă, bobinele de rezervă și teleimprimatoarele pe bandă, rămase de la germani și utilizate ca mijloace de comunicare de câmp. Le mai păstrez și astăzi, ca relicve, căci de folosit n-am avut parte să le folosesc niciodată. M-am amuzat cu ele de câteva ori, ca să justific menținerea codului meu „J1-DYN“ și am primit, în toată cariera mea de radioamator, doar trei cărți poștale, în timp ce Bellini primea cu sutele, în fiecare an. Avea timp pentru acest hobby, care constituia pentru el un tip de antrenament profesional. Puntoni a fost întotdeauna mai rezervat. Ca un bun

tehnician, era scump la vorbă, căci timpul, socotea el, era mai bine să fie folosit în aplicații tehnice decât în convorbiri, uneori plăcute, dar superflue. Fața lui întrebătoare, ca un punct de interogație, ascundea sub fruntea înaltă, țuguiață multe cunoștințe tehnice, mai mult practice decât teoretice; agreabil la vedere, vorbea mai mult cu ochii săi mari și cu sprâncenele bine arcuite, caracteristice multor toscani, el fiind un exemplar tipic al regiunii. De talie potrivită, sub media de un metru șaptezeci, era un bărbat de nădejde, iar atunci când se apuca de un lucru puteai fi sigur că-l va duce la bun sfârșit. Pe o promisiune a lui te puteai bizui. Mai puțin pe angajamentele lui Bellini, căruia îi plăceau gogoșile și, uneori, făcea promisiuni de marinăr. Aceștia sunt cunoscuți pentru făgăduielile, niciodată menținute, pe care le fac logodnicilor lor, prin toate porturile lumii, iar acestea așteaptă, așteaptă...

Aparatul meu radio-telefonic, Iris-Radio, nu era o gogoasă, ci o realitate, pe care o înțelegeam și o foloseam în baza instrucțiunilor primite și a cunoștințelor tehnice câștigate prin lectura revistelor, la care eram abonat ca membru al asociației și al federației. Toate acestea nu mă împiedicau să-mi exprim mirarea pentru faptul că o bucată de țevă, folosită pentru apă, putea să devină și antenă, intrând în vibrație invizibilă și captând apoi undele emise de cealaltă instalație, de pe *Tino*. Berni stătea la aparatul de acasă, iar eu la cel de pe *Tino*, comunicând unde eram, ce făceam, câți pești prinsesem, dar, mai ales, cerând explicații tehnice referitoare la motorul Fiat, care, de bătrânețe sau de nefolosință îndelungată, începuse să devină prea capricios, încât riscam să rămânem în voia mării și să fim obligați să vâslim o zi întreagă. Nu știu de ce carburatorul se murdărea mereu, deși benzina era curată și rezervorul bine spălat înainte de montare. Alteori îi lipsea scânteia, căci bobina Delco prinsese, probabil, umezeală, dacă nu chiar intrase la apă. Circulația uleiului era bună, deși indicatorul de presiune

nu arăta prea multe atmosfere. Consumul se mărise, ceea ce însemna că segmentii erau buni de înlocuit. Rugină avea el destulă, bine ascunsă în toate colțurile, acoperită în mod abil cu un strat de vopsea argintie, ca un fard pe fața unei bătrâne. Nefiind eu însumi mecanic, și nici Bruno, când ieșeam cu el, trebuia să demontez piese pe care nu le cunoșteam, dar Berni mi le indica cu mare claritate, descriindu-mi locul și forma lor, prin Teresa, care, în aceste împrejurări, prelua funcția de radiotelefonistă, căci telegrafia și codul Morse nu le învățase și nici eu nu le mai știam, deoarece nu mai erau necesare în sistemul de comunicare A-3-telefonie. Orice întrebare primea răspuns și apoi o confirmare a operațiunii făcute, care, adesea, dura câte o oră. Până la urmă, reușeam să repunem motorul în funcțiune, deoarece Berni, ca tehnician, îl cunoștea în toate detaliile sale și putea să-i găsească repede maladiile. Reparațiile în larg, comandate radiotelefonice – după cum, în caz de nevoie pe vas, medicul de bord efectuează operații de urgență, în contact telefonic cu Centrul de Ajutor Medical Mondial, de la Roma – se repetau de prea multe ori și îmi creau un sentiment de nesiguranță. Devenisem mai reticent la ieșirea în larg, cu toate galoanele câștigate de *Tino* în apele furtunoase și belicoase ale Sardiniei (aici se făceau multe exerciții militare), iar către sfârșitul verii am hotărât să schimb motorul Fiat cu unul diesel, cu patru cilindri, de vreo șaptezeci și doi de cai-putere, pe care, spre norocul meu, l-am găsit disponibil la reprezentantul de la Torino al firmei engleze Perkins, marcă bine cunoscută. Transferarea la Porto Torres a fost promptă, într-o noapte, cu vaporul de la Genova, singura pierdere de vreme implicând-o documentele și garanția vamală, căci motoarele și toate materialele instalate pe vase erau scutite de taxe vamale. Ajuns la Porto Torres, am scos cu macaraua de pe camion, prin acoperișul dublu de la prora, motorul Fiat 1912, pentru pensionarea lui definitivă și am introdus, fără greutate,

noul motor diesel, care corespundea, ca mărime și capacitate. În două zile, motorul a fost montat, legat cu axul și cu elicea și a fost pus în funcțiune, spre marea mea satisfacție, căci nu mai aveam probleme de siguranță. Obținerea libretului de navigație, cu schimbările de rigoare, a durat mai mult, dar, fiind cunoscut în port și în toată zona golfului Asinara, ca un cal breaz, nimeni nu-mi cerea *documenta*, cum spun sudicii intrați în toate ministerele și serviciile de finanțe și poliție.

Schimbarea motorului comporta însă o „schimbare la față“ a bărcii, pe care o găsisem cam incomodă, deoarece nu se putea sta în picioare în interiorul cabinei deschise, prin care pătrundea vântul, când sufla de la pupa. Mă întrebam de ce venețienii fuseseră atât de zgârciți cu materialul și nu făcuseră cabina mai înaltă, fiind vorba doar de puțină lemnărie în plus, întrucât restul era alcătuit din geamuri de sticlă. Mi s-a spus că exista un mic șantier naval, la Porto Torres, al unui oarecare Pollese, care construia bărci de pescari și curăța carena vaselor de pescuit, trăgând pe uscat ambarcațiile, pe locul special amenajat în acest scop, cu ajutorul șinelor și al traverselor montate în beton, pe o pistă înclinată sub apele mării. Am luat contact cu bătrânul Pollese, care lucra împreună cu fiul său și cu un nepot de frate într-un magazin mizerabil, plin cu forme și șabloane pentru bărci, necesare construcțiilor sale. Pollese senior nu avea nimic, comun cu sensul de „senior“ al cuvântului, fiind tipul clasic al omului care îndrăgea paharul, la orice oră, și nimeni, când vorbea despre el, nu putea să-și rețină surâsul. Când era vorba de a trage pe chei o barcă sau un vas de pescuit, el intra, îmbrăcat cum era, în apă, până la gât, pentru a aranja sub vas carul și așa-zisul pat de lemn, pentru ca elicele să nu atingă caprele sau osiile ambarcațiilor cu două motoare sau ca să fie bine centrată chila celor cu un singur motor. Avea precauția de a înghiți cel puțin un litru de vin, înainte de a lua contact cu apele poluate ale acestui sector al portului, unde, pe lângă murdăriile obișnuite, uleiuri și alte deșeuri plutitoare,

mai navigau și mortăciunile umflate de apă, pisici și căței aruncați de preaiubitorii lor stăpâni, atunci când erau aduși pe lume supranumeric. Nimic nu-l impresiona pe Pollese. Pe chipul lui, slab și zbârcit, erau atâtea trăsături de scârbă, încât nu mai aveau loc alte expresii, oricât de tari ar fi fost ele. Pentru el nimic nu era prea „tare“, din moment ce înota, dându-le cu mâna la o parte, printre reziduurile din cloaca în care intra. Îl îmbărbăta gândul că, la terminarea operațiunii – care pentru el lua sfârșit cu tragerea pe uscat a bărcii –, îl așteptau alți doi-trei litri de vin binemeritați, dar, mai ales, necesari pentru încălzirea măruntaielor, iar pentru dezinfectarea interioară și exterioară mai adăuga câte o jumătate de litru de țuică. Pentru el, ziua se încheia în veselie, iar restul lucrului rămânea pe seama colaboratorilor săi și a altor pescari, marinari și hamali, care se angajau pe atunci cu ziua, plătită cât o oră de lucru astăzi. Cum s-a mai îmbogățit lumea între timp, prin inflație!

În momentul când am stat de vorbă cu familia Pollese, toți erau treji, căci era într-o luni de dimineață. I-am întrebat dacă *Tino* ar fi putut să primească o altă înfățișare, înălțându-se teuga până la un metru șaptezeci și doi, cât măsoară eu, și dacă i s-ar fi putut aplica și o portiță dublă, cu balamale cu arcuri, pentru închiderea automată. Au răspuns prompt că puteau, fără îndoială, să facă ce le-am cerut și s-au declarat gata să înceapă lucrul, având prudența să nu fixeze prețul manoperei pe motivul că, fiind vorba de tec și acaju, care trebuiau procurate, abia la sfârșit s-ar fi putut face socoteala. Le-am acordat încredere și pot spune că de data aceea nu m-au tras pe sfoară, căci aveau tot interesul să câștige un client valoros pentru viitor.

La fel ca orice pictor sau sculptor, care, atunci când îi cade în mână un vizitator, dorește să-i vândă acestuia ceva din nemurirea sa, tot astfel și constructorii de bărci au întotdeauna gândul ascuns de a vinde o barcă unui client, iar clienții, în acest sector, sunt destul de rari. Pollese și ai săi s-or fi gândit,

probabil, să-mi vândă vreo barcă de pescari, fiind deja cunoscută pasiunea mea pentru pescuit. Le-am încredințat ambarcația, pe *Tino*, iar ei au transportat-o la atelierul lor cu un car-platformă, la care s-a înhamat toată familia. Erau gata să-mi satisfacă orice dorință, să construiască, după imaginația mea, fără a mă contrazice cu o iotă, chiar dacă aș fi cerut să-i pună și un catarg de zece metri și pânze. Această atitudine de complzență m-a pus pe gânduri, necunoscând încă tactica constructorilor, care îți încurajează toate năzdrăvăniile, cu gândul ca, la sfârșit, să încarce cât mai mult factura. Cu cincisprezece ani mai târziu aveam să surâd când fiul de treizeci de ani al proprietarului unei mari întreprinderi de construcții de la Roma, care câștigase multe miliarde prin ridicarea prețurilor terenurilor, a comandat un iaht metalic, de dimensiuni ce depășeau măsura iahturilor sportive. Acesta îmi povestea, cu patos și emfază, cum ceruse ca sufrageria să fie montată pe o platformă care, prin apăsarea unui buton, putea fi ridicată, grație unui sistem hidraulic, la alt nivel, împreună cu tot mobilierul, pentru a ajunge în aer liber, la soare.

Pollese s-a apucat de treabă și, în două săptămâni, a reușit să ridice vechea teugă cu vreo șaiszeci de centimetri, construind o structură de lemn, de jur împrejur. A proiectat și ușile pentru a putea închide cabina, astfel ca noaptea, când ne duceam la pescuit, Teresa să poată dormi liniștită, la căldură, deoarece, până atunci, se întindea pe lângă motor, ca pe o vatră. La pupa cerusem să se modifice bancheta, pentru a face loc unui mic frigider, cu absorbție, de cincizeci de litri capacitate, pe care îl construise unul din concesionarii mei de la Cremona, anume pentru *Tino*, căci își improvizase o imagine de fabricant de frigidere cu gaz, după sistemul suedez, Electrolux. Lăudabilă inițiativa lui pentru a stimula consumul de gaz, dar nu i-a mers! Cu atât mai puțin a funcționat frigiderul meu la bord, căci sistemul cu amestec azeotropic de freon în mișcare nu funcționează,

ci „înebunește“, producând, cu intermitențe, mare frig sau mare căldură. Până la urmă, a rămas să fie folosit ca dulap de alimente neperisabile. Iar, când l-am demontat, a servit într-un camping organizat la Isola Rosa.

Dar, în tot acest timp, nu puteam să rămân liniștit. Două săptămâni mi se păreau extrem de lungi. M-am hotărât atunci să creez un portuleț în fața casei, lărgind și adâncind cala naturală. Locul era însemnat deja cu țeava de metal, folosită ca semn de orientare. *Tino* creștea în valoare și importanță, văzând cu ochii, și trebuia să-i creez un loc demn, drept domiciliu. Întâmplarea a făcut ca, tocmai atunci, echipa unui uscățiv negricios să termine de spart rocile pe unde treceau conductele, care ne legau cu portul și, membrii săi, fiind disponibili, fără lucru, au fost fericiți să preia o nouă lucrare de amenajare a portulețului. Pentru aceasta era nevoie să se facă mai multe găuri de-a lungul rocii, care urma să devină chei, în care să fie fixate, apoi, cu fier și beton, niște grinzi și scânduri, care ar fi alcătuit o mică platformă de acostare. Era nevoie însă și de ruperea unor colți de stâncă, la o profunzime de vreo optzeci de centimetri, unde ciocanul-perforator nu mai ajungea. Lucrătorii au lungit lucrările după efectuarea găurilor în piatră și, cum nu mai aveau altceva de făcut, i-am surprins cu niște pari în mână, bătând apa vertical, pentru a lăsa impresia că lucrează. La început nu mi-am dat seama, văzându-i de la fereastră în plină mișcare și activitate, dar, după câteva zile, i-am surprins bătând apa-n piuă, ca să lungească zilele și orele de muncă. Când i-am întrebat ce făceau, au răspuns că voiau să adâncească gaura cu parul, pentru că perforatorul nu mergea mai departe.

– Bine, dar cum vreți voi să sfărâmați piatra cu o bucată de lemn?

– Depinde de timp, dar s-ar putea s-o mai adâncim. Merge încet, dar am putea să reușim dacă o ținem tot așa!

– De ce nu vă procurați un perforator cu burghiu mai lung?

– Aaa, nu avem și nici nu găsim prin părțile noastre. De aceea ne-am decis să continuăm cu prăjina.

– Și asta până la Crăciun? Ca să petrecem sărbătorile împreună?

Prinși cu ocaua mică, n-au putut să-și rețină, ei înșiși, surâsul amar. I-am trimis la plimbare spunându-le:

– Am priceput ce oameni sunteți și cu cine am de-a face! *Via!* Plecați! S-au terminat lucrările la port!

Dar, de fapt, ele nu erau terminate și nici nu le-am mai terminat, rezumându-mă la ceea ce se realizase și unde puteam să acostez în momentele cu mare calmă, când *Tino* se strecura aproape atingând fundul micului port, cu riscul ca, dacă ar fi survenit o maree joasă, să rămână blocat timp de șase ore. Dar, în golful Asinara, marea nu era periculoasă. Mai târziu, am recurs la o altă soluție pentru a introduce în stabiliment pe *Tino* și celelalte două bărci cu care îmi mărisem mijloacele de navigație: acestea erau ridicate de oameni și trase pe țărm, pe o platformă de beton înclinată, în care am înfundat bârne de alunecare a chilei, pentru ca aceasta să nu se frece de beton. Cu toată greutatea lui *Tino*, cu motorul său diesel, când venea o echipă de paisprezece oameni și-l înșfăcau din două părți, îl duceau la loc de odihnă, fără dificultate. La fel se întâmpla și cu celelalte bărci, mult mai ușoare. Portulețul trebuia să aibă și el un nume și cel mai natural ar fi fost acela al plajei, care începea în fața noastră și se numea Marinella, adică „Marina cea mică“. Până la urmă, numele acesta avea să-l ia, cu documente în toată legea, fata lui Marino Marini, șeful rampei și al depozitului de gaz, care, nesimțindu-se suficient de marinăr cu cele două nume marine ale sale, a mai vrut încă unul, pentru prima odraslă a familiei, care s-a născut curând, o dată cu terminarea definitivă a stabilimentului.

Din când în când îl vizitam pe Pollese, ca să controlez mersul transformărilor pe care le săvârșea. Crescută în înălțime și conservată pe uscat, barca își pierduse proporțiile firești, teuga sa devenind de două ori mai înaltă decât corpul. Mă consolam

că în apă *Tino* își va recăpăta proporțiile și așteptam ziua lansării. Adus din nou pe carul cu platformă, la marginea cheiului, a fost nevoie ca macaraua flotantă să-l ridice și să-l pună în apă. Era dimineată, pe la ora opt, dar cu destulă lume în port, din cea sosită cu nava de război, iar operația lansării a devenit un spectacol. Pentru legarea frânghiilor la cârligul macaralei, muncitorul meu, Tonino Coppolecchia, a rămas pe acoperișul bărcii, de unde a coborât cu macaraua în apă. Deși mic de statură, dar bine legat (nu de frânghie, ci de oasele sale), reprezenta totuși o greutate neprevăzută, suficientă pentru a strica echilibrul precar al bărcii. Când a ajuns în apă și s-au dezlegat frânghiile, sub ochii atenți ai celor de la căpitănie și a nelipsiților pierde-vară care împânzeau cheiul, *Tino* a început să se balanseze nedumerit, ca un metronom, iar Tonino, luat pe neașteptate, s-a gândit că e mai sigur să sară în apă îmbrăcat, decât să se răstoarne cu barcă cu tot. Strigăte de pe mal:

– *Tonino, che succede? Ti son' venuti i calorì di buon mattino?*

– Ce se întâmplă, Tonino? Te-au apucat căldurile dis-de-dimineată?

Tonino înota cu nădejde în apă, căci, îmbrăcat cum era, se simțea tras la fund și risca să se înece, dacă n-ar fi ajuns repede la mal, să se agațe de un inel de fier înfipt în chei, căci să salte deasupra nu era posibil. Mai practic ar fi fost dacă s-ar fi ținut de funiile macaralei, care l-ar fi scos cu ușurință și l-ar fi depus la mal, ca pe o mătă murată. Dar el se îndepărtase și de macara, și de *Tino*, cu surâsul amar, supărat că îl văzuse tot satul și că stârnise hohote uriașe de râs, pe mal. Inițiativa însă a fost a lui, singur se aruncase, ca să-și spele hainele de lucru și obrazul, așa încât reproșuri nu putea să aducă nimănui. Dacă ar fi coborât înăuntrul bărcii, ar fi contribuit, cu greutatea lui, la mărirea stabilității, deoarece, datorită noilor structuri, aceasta își ridicase baricentrul, mărindu-și coeficientul de flotabilitate. În sfârșit, Tonino a ajuns la mal, unde erau scări și ciuciulete, a ieșit pe uscat, aruncând o parte din straietele sale, nu pentru a face

strip-tease, ci pentru a le stoarce și a le face mai ușoare. Teresa, în loc să privească lucrurile cu haz, s-a ascuns de rușine după niște lăzi înalte, nu de mult descărcate în port, socotind toată operațiunea ca un insucces dezonorant. Îndepărtându-se, a vrut să nu apară implicată în această poveste și sunt sigur că, dacă m-aș fi apropiat de ea, s-ar fi făcut că nu mă cunoaște. Dar cine purta vina pentru eșecul operației de înfrumusețare la care îl supusesem pe *Tino*?

În timp ce atmosfera veselă se prelungea, mulți se grăbeau să meargă acasă și să povestească scena nevestelor și cunoscuților. După primele momente de haz, mi-am încrețit fruntea la gândul că *Tino* s-ar fi putut scufunda (și, de fapt, aceasta așteptau toți spectatorii), ducând cu el o valoare de patru ori mai mare decât investiția inițială, căci motorul costase un milion de lire, iar lucrările șantierului Poletti atinseseră, la rândul lor, valoarea de cumpărare a bărcii. S-au scurs momente grele de așteptare, timp în care barca a rămas în larg, fără ca vreun odgon să fi ajuns la țărm, ca s-o priponească. Atunci Tonino, revenindu-și din șocul suferit și, ca să justifice interesul pe care-l purta ambarcației mele, după ce și-a lepădat hainele de pe el, rămânând în chiloți, a dezlegat prima barcă pe care a văzut-o înaintea ochilor și, vâslind, s-a îndreptat spre *Tino*, l-a remorcat și l-a adus în portul cel mic din fața depozitului petrolier Esso, unde l-a legat alături de celelalte bărci ale pescarilor amatori. Pentru a-i facilita apropierea, luasem o bucată de funie și o aruncasem înainte. Când funia a căzut în apă, câinele-lup care venise cu noi, asistând la acest eveniment, s-a aruncat și el în apă, crezând că era vorba de un obiect pe care el, cu mare abilitate și bucurie, trebuia să-l scoată, căutându-l cu ochii deschiși, chiar pe fundul apei. Ne-am trezit că readuce funia la țărm, așa încât am fost nevoiți s-o aruncăm a doua oară. Deci, baie n-a făcut numai Tonino, ci și fidelul câine-lup, care, probabil, îl privise cu invidie atunci când făcuse saltul acrobatic în bazinul portului.

Apropiindu-ne de *Tino*, care mă dezamăgea profund și pe care nu-l mai recunoșteam, l-am întrebat pe Tonino ce se întâmplă și de ce barca nu se mai ține „pe picioare“ și dansează pe apă ca un balerin. Tonino mi-a răspuns imediat că Pollese n-ar fi trebuit să se apuce de o treabă despre care știa, de la început, că putea să nu reușească și că, în orice caz, exagerase cu lemnul greu de acaju, folosit în cantitate prea mare, spre a încărca factura. Ar fi trebuit să realizeze o suprastructură mult mai ușoară, cu foi de placaj, nu cu bârne de cinci centimetri grosime. În orice caz, structura era prea înaltă.

– Oare, Tonino, dacă ar fi compensată cu un balast, barca nu și-ar recâștiga stabilitatea? Vezi doar că operațiunea înălțării teugii nu e terminată.

– *Sì, Dottore, però lo stesso la barca prende troppo vento!* – mi-a răspuns Tonino, ceea ce însemna că barca „prinde prea mult vânt“.

În acel moment a intervenit și familia Pollese, care stătea liniștită, fără simțul răspunderii, precum niște spectatori care n-ar fi fost direct implicați, ei fiind totuși chiar cauza acelei nereușite. Supărat pe toți Pollese, nici nu mă mai uitam la ei, când bătrânul, ca un Solomon, a venit cu următoarea soluție:

– Să-i punem un bulb, *Dottore*, ca la bărcile cu pânze, căci un balast mai bun nu există!

– Ai înnebunit, meștere Pollese? Cum o să pun bulb la o barcă cu motor? Așa ceva nu s-a mai pomenit pe lume!

– Nu, nu, n-aveți grijă! Aceasta este cea mai bună și, de altfel, singura soluție. Și-apoi, cine-l vede în apă?

Era o soluție, care îi ascundea rușinea de a fi transformat o astfel de barcă într-un hopa-Mitică, cu care, într-adevăr, aceasta semăna mult, căci, cum era atinsă cu mâna, intra în mișcare și se legăna ca o frunză. În noaptea aceea n-am dormit de teama ca nu cumva briza nopții să-mi răstoarne barca și s-o gălesc, în ziua

următoare, prefăcută în epavă, pe fundul portului. Preocuparea mea era atât de mare și eram atât de grăbit să accept o soluție, încât, după prima respingere, am acceptat sugestia lui Pollese, care a fost în măsură să-mi indice și o turnătorie de fontă, la Cagliari. Am plecat, plouat, spre casă, împreună cu Tonino, căci Teresa o luase la picior înainte, nemaifiind interesată de soarta lui *Tino*, pe care, probabil, începuse să-l repudieze în noua sa înfățișare.

A doua zi, dimineata, am pornit cu mașina spre Cagliari, ca să comand bulbul, ale cărui dimensiuni și forme rămânea să le stabilizez la fața locului, socotind că turnătorii au experiență în materie. Bulbul trebuia, desigur, să aibă o formă diferită și să semene cu un fel de dublă chilă alungită, ceea ce ar fi păstrat specificul bărcii, care nu era cu fundul plat, ci cu carenă, ca bărcile de imersiune. Până la urmă, turnătoria a fost tot așa de expeditivă ca Pollese și mi-a oferit un bulb de barcă cu pânze, deoarece avea matrițele acestuia pregătite și nu trebuia decât să toarne fonta topită și să mi-l livreze peste trei zile. Motivarea a fost următoarea: cu cât mai adânc ajungea bulbul, cu atât mai mult creștea stabilitatea bărcii, iar, la nevoie, aş fi putut adăuga un catarg și o pânză, schimbând complet specificul ambarcației și ajungând să am o barcă cu pânze și motor. Nu aveam nici o intenție de acest fel, căci, astfel, ar fi crescut pescajul acesteia și nu m-aş mai fi putut apropia de casă, trebuind să rămân la ancoră și să debarc la țarm înotând.

Într-adevăr, după trei zile, cu un camion care era încărcat la Cagliari cu butelii goale, mi-a fost trimis bulbul de fontă, în greutate de 250 kg, și a fost descărcat pe platforma hangarului de îmbuteliere. Pentru montarea lui am socotit nimerit să aduc barca în stabiliment, s-o pun în hangar lângă bulb și să-i pregătesc punctele de fixare. Cu această operație i-am însărcinat, de data aceasta, pe dulgherul Tonino și pe motoristul

Francesco Secchi, care lucrase mulți ani la Farra, dar se oferise, prin intermediul căpitanului Vecchi, să vină și să lucreze la noi, ca mecanic la depozit și ca motorist pe navă. Am convenit să-i reducă structurile grele, care îl îmbolnăviseră de obezitate, ceea ce Tonino și Francesco au făcut, urmând ca bulbul să fie aplicat ulterior.

Ultimele două săptămâni de vacanță, până la jumătatea lunii septembrie, le-am petrecut dedicându-mă pescuitului subacvatic, pe coasta plajei Marinella. Acesta începuse să mă pasioneze mult, după primele succese la pescuitul peștișorilor și al caracatițelor. Peștii cei mai gustoși, dar, mai ales, ușor de prins erau însă porcii-de-mare, cu capul mare, cu țepi mulți și aripi veninoase, care imită perfect rocile și se simt în siguranță. Buzuindu-se pe faptul că se confundau cu rocile, nu se mișcau nici când erai la jumătate de metru distanță de ei, privindu-și drept în ochi prada sau inamicul. În cazul nostru inamicul cel mai de temut eram eu, cu tridentul puștii mele cu cauciuc, care îi străpungea, fiind apoi greu de extras, dar eu mă ajutam în acest scop de vârful cuțitului. Ca să nu pierd timpul pentru a-i duce la mal, înfășuram porcii-de-mare în țesătura costumului de baie, în față, neștiind ce pericol mă paște, dacă aripile lor veninoase m-ar fi înțepat undeva... Într-adevăr, pescarii îi prind de ochi sau de gură, cu multă precauție, căci altfel, înțepându-se, se văicăresc o zi întreagă, chiar dacă se dau cu amoniac sau fargan. Când, în ținută de pescuitor sub apă, cu labe de înot, mască, tub, centură, cuțit, trident în mână, cu caracatița înfiptă, am ajuns la depozit și am deșertat costumul de baie de câțiva porci-de-mare, oamenii mei au încremenit, strigând:

– *Dottore*, dă-i naibii de porci-de-mare, să nu mai faci o treabă ca asta, că noi te vrem întreg și funcțional... Vrei să-ți depui armele în pod înainte de vreme?

Am plecat la Milano, pe la Civitavecchia, cu mașina sportivă Alfa-Romeo, care mi-a fost adusă în port și am trecut pe la Florența și pe la Viareggio, cu gândul la calmari și la caracatițe, despărțindu-mă, fără prea mare regret, de *Tino*.

8 octombrie 1979, dimineața la soare, pe terasa superioară a vilei, seara în turn, între orele 12-14 și 18-22

Târgurile și folclorul sard

Fiind nou în insulă, toți cei cu care mă întâlneam se simțeau dator să-mi vorbească despre locurile pitorești ale Sardiniei, fie ele țărături, munți sau văi, cu lanuri mănoase și vinuri bune. De bogăția minerală abundentă a Sardiniei se vorbea mai puțin, oamenii fiind mai mult adepți ai lui Apollo și a minunilor sale solare, concentrate în vinurile tari, de până la optsprezece grade, cum rar se găsesc pe continent și mai puțin adepți ai lui Hades, stăpânul împărățiilor subterane.

În ceea ce mă privește, am cunoscut Sardinia tocmai prin aceste aspecte, prima oară cu cincisprezece ani în urmă, interesându-mă aceste produse ale sale. Plumbul reprezintă producția de bază a insulei și are nenumărate întrebuințări. Servește însă și ca materie primă pentru fabricarea miniului și a litargirului, un frate vitreg al primului, de culoare roșie mai deschisă. Câtă vreme știam ca toată lumea că miniul se folosește la vopsirea fierului, înainte de aplicarea vopselei propriu-zise, pentru a împiedica ruginirea acestuia, n-am aflat niciodată la ce se folosește litargirul, deși am exportat câteva vagoane din acest produs în România, prin firma Minerali e Metalli, cu sediul la Milano și uzine la Piombino și La Spezia. Minereu de fier sub formă de pirită se găsește în zona de nord, iar în centrul insulei, dincolo de Macomer, este și un munte care și-a luat numele de la acest metal: Monte Ferru. În jur se

găsesc diverse construcții conice preistorice, numite *nuraghe*, probă evidentă a prezenței omului neolitic, care, în epoca fierului, a știut, pesemne, să folosească acest metal, stabilindu-se în preajma zăcămintului, nu departe de mare. Cărbunele a fost, probabil, o descoperire mai recentă, căci, dată fiind bogăția pădurilor, nimeni nu s-a gândit să coboare în mine, pentru a-și procura combustibil, de slabă calitate de altfel, ca, de pildă, lignitul. Dar ceea ce sarzii prețuiesc cel mai mult sunt pășunile și pădurea, agricultura fiind practică numai în văile fertile ale râurilor, pe terenuri care nu cer mari amenajări. Totuși, economia sardă poate fi considerată autosuficientă. Prin exportul de plută care se cultivă numai aici, în Sardinia și în Portugalia, se pot procura valutele necesare pentru importarea diferitelor produse din afară, mai ales mecanice.

Dar ceea ce deosebește economia insulei de economia Italiei, în general, sunt brânzeturile sale caracteristice, obținute de pe urma oieritului, ocupație transmisă din tată în fiu, de mii de ani, adică de circa o sută cincizeci de generații. Mi s-a vorbit de centrul de la Macomer, un târg pe drumul spre Oristano și Cagliari, unde se bifurcă și drumul spre Nuoro, un târgușor care, după nume, mi s-a părut cartaginez sau arab, ars de soare, cu case spălăcite, fără ceva caracteristic, în afară de piața de brânzeturi, unde se vindeau, pe lângă producția locală, mai ales brânzeturile coborâte de la munte, produse de păstori, căci laptele oilor și al caprelor trebuie transformat, imediat, în produse solide, adică în *pecorino sardo*, pentru a nu se altera. Vite am văzut puține și brânză de vacă n-am prea întâlnit. O fabrică, la Castelsardo, producea, cu mijloace moderne, un *dolce sardo*, adică o brânză moale, deși uscată pe dinafară, sub forma unui caș, de mărimea unei farfurii. Uneori se găsea la piața din Sassari și urdă adevărată, ca aceea din România, obținută prin pierderea zerului rămas după închegarea laptelui, prin fierbere cu cheag, căci produsele chimice, cumpărate la farmacie, nu

apăruseră încă. La Cagliari, comandatorul Silverio Mazzella, după nume destinat să aibă păduri, cum în realitate a și avut (patru sute de hectare, în afara acelor pe care le închiria de la stat, pentru a le transforma în cărbune), mi-a deschis pofta pentru *pecorinul* învechit, pe care el însuși îl pune la dospit, după ce-l lua din mâna păstorilor săi. Deși această brânză picantă este delicioasă pentru încheierea unei mese, cu pește și cu purcel, pentru curățirea gurii și facilitarea degustării vinului roșu, căci brânza cere numai vin roșu, cu toate încercările sale insistente de a mă convinge să mănânc și *pecorinul* cu viermi, sădiți și crescuți în centrul cașului, n-a reușit să mă determine să gust aceste bunătăți. Pentru a-l produce, domnul Mazzella spunea că face o gaură în miez, cu un ac de tricotaj, depunând apoi bucățile de caș în pivniță, unde sunt atrase ciuperci din aer. Adăugând și niște pătrunjel, după un timp, apar și viermii. Când se servește la masă, se face o deschizătură la centru cu cuțitul, iar apoi cu o linguriță se scoate brânza macerată și se pune pe farfurie sau se întinde de-a dreptul pe pâine. Din caș încep atunci să iasă viermii albi, transparenti, printr-o mișcare de încovoiere a corpului și o bruscă destindere, care îi aruncă în afară, la distanțe de douăzeci, treizeci, chiar cincizeci de centimetri, pe masă. În acel moment începe vânătoarea cu miez de pâine, pentru ca să nu se piardă aceste prețioase proteine vii, care, probabil, fiind iuți, înlocuiesc piperul, care, de altfel, abundă în corpul brânzei. Boabele se recunosc ușor, lăsându-i perplecși pe neștiutori, când iau forme mai arătoase, de mărimea căcărezelor. Sarzii le pun deoparte și mănâncă liniștiți, căci se știe că oile sunt mulse pe la spate și nu pe de lături precum vacile, iar, uneori, în donița cu lapte mai cad și măsline și nu totdeauna păstorul reușește să le scoată la timp pe toate, astfel încât mai rămâne câte una de sămânță, întărind forța piperului cu vegetale prelucrate. În Africa, când e vânat un elefant și, apoi, spintecat, negrii se reped ca nebunii, la

stomac, pentru a extrage ierburile digerate de pachiderm. În cazul nostru, oaspeții erau invitați să arunce cu miezul de pâine, să culeagă viermii, mestecându-i cu brânză și devorându-i, după cum negrii și albi mănâncă de vii termitele, în țările tropicale, strivindu-le între mâsele, între două înghițituri de bere. Cu toată prietenia pentru comandatorul Mazzella, care mă iubea ca pe un al cincilea fiu, n-am savurat această brânză specială, care numai la mijloc este populată – și numai din pricina faptului că el o prepara astfel, printr-un tratament special –, în rest fiind foarte bună, cu gust de parmezan.

Dar nici brânza, nici alte alimente nu pot fi puse în valoare fără o sticlă bună de vin, despre care, în Sardinia, se vorbește întotdeauna la plural, fie în ceea ce privește ambalajul, fie în ceea ce privește conținutul. Într-adevăr, vinurile sarde se găsesc din abundență, din nordul insulei până-n sud, și toate sunt de foarte bună calitate. De la Sorso, care în limba italiană înseamnă „înghițitură“, bineînțeles de vin, nu de apă, la satele vecine, Osilo și Nulvi, vinul alb devine roșu, sfințit de sângele Sfintei Tereza din regiunea Gallura (căci sarzii, în general, au sfinți proprii). La Gurile lui Bonifaciu, între Sardinia și Corsica, unde și astăzi se găsesc nave cartagineze, grecești și romane pe fundul mării aspre, vinul își recapătă culoarea albă-aurie, uneori devenind chiar dulceag, când fermentația sa este oprită, spre a nu atinge o gradăție prea ridicată. Se poate spune că fiecare regiune își are specialitățile sale. Primul cu care am făcut cunoștință, când am poposit în Sardinia și am servit cel dintâi prânz la restaurantul La Speranza, a fost un vin roșu, puțin șampanizat, numit Mandrolisai. Împreună cu Teresa, am golit, pe nesimțite, o sticlă întreagă. De atunci, l-am îndrăgit și, când se găsea, era vinul nostru preferat. Din păcate, producțiile sarde nu sunt mari și fiecare regiune produce o anumită cantitate de vin, după care, la terminare, trebuie să aștepti producția anului următor. Sarzii onești – căci un sard, când își dă cuvântul, îl menține –

n-au extins regiunile producătoare de vinuri specifice. Le-au lăsat în hotarele lor naturale, spre deosebire de producătorii vinului Chianti, care au deplasat hotarele atât de mult, încât astăzi cuprind aproape întreaga Toscana. În ultima vreme, de când americanii, după ce s-au umflat zeci de ani la rând cu Coca-Cola, au descoperit că vinurile sunt mai bune și fac bine la sănătate – după declarațiile autorizate ale medicilor –, a început să se producă Chianti și în California, probabil tot de către locuitorii din Toscana, stabiliți pe acele tărâmurii, după cum hughenotii, fugiți din Franța, au introdus vița-de-vie alsaciană în Africa de Sud, în regiunea Cape Town, adică Cetatea Capului. Centrul vinului Mandrolisai este localitatea Sorgono. Vinul produs în cantități mai mari, datorită regiunii mai întinse, care cuprinde toată Arboreea, este Vernaccia. Regiunea a mai dat și o eroină, pe Eleonora, un fel de Ecaterina Teodoroiu a Italiei. Vinul sec, de optsprezece grade, a devenit un vin caracteristic al Sardiniei și se exportă, înlocuind cu succes așa-zisul Cherry sau Jerez, servit ca aperitiv. Numai că, în Spania are mai multe mărci, între care cea mai renumită este Tio Pepe, „Unchiul Pepe“, reprezentat înfășurat în manta neagră și cu pălărie de *torero*, în faimoasa reclamă cunoscută peste tot în lume. Produsul italian se mulțumește să se numească Vernaccia Sarda, făcând reclamă întregii insule. Forța acestuia am probat-o într-o zi la Sassari, unde ne-am dus după cumpărături și, cuprinși de entuziasmul scoarțelor, al cusăturilor și al țesăturilor ieșite din mâinile artistice ale țărăncilor, am amânat ora prânzului de acasă. Ca să ne recuperăm puterile, Teresa, părintele Giorgio și cu mine am intrat, pe urmă, în localul bine cunoscut al lui Moru, care avea cuptor de copt pâine, plăcinte, dar și purcei de lapte, puși la tavă și vânduți pentru acasă. El avea însă în localul său lung și o tejghea înaltă, unde le servea clienților, fie în picioare, la botul calului, fie cocoțați pe niște scaune înalte, fără spetează, bucățele de carne, de plăcintă sau de lipie, ca să le amăgească foamea,

botezate toate cu Vernaccia, servită în păharele puțin mai înalte decât un degetar. Acestea, bineînțeles, se deșartă dintr-un foc și chiar mai multe, pentru fiecare gustărică ciugulită cu scobitoarea. Îmboldiți la mâncare de înțepăturile stomacurilor noastre goale și descoperind această combinație atât de bine asortată, între purcel, plăcinte și Vernaccia, am pierdut socoteala degetarelor și, fără să vrem, l-am înveselit peste măsură pe sfântul nostru părinte, protector și prieten. Lipsind speteaza scaunului, tejgheaua servea și de proptea pentru coatele bine lărgite, pentru menținerea pe poziție. La un moment dat, am simțit că mi se înfierbântă peste măsură extremitățile picioarelor și ale mâinilor și, amintindu-mi că trebuie să conduc mașina, pe la al optsprezecelea degetar, corespunzător gradelor indicate pe sticlă și confirmate de domnul Moru, am început să răresc combinația chimică ce ni s-a oferit. Teresa, născută în Toscana, prețuitoare prin definiție a vinurilor regiunii sale, din motive patriotice, s-a ținut bine la această confruntare neașteptată și era veselă. Părintele însă, mai slab de inger, căci cuminecăturile zilnice se fac cu vin tăiat cu apă, a fost luat prin surprindere și a simțit efectul Vernacciei mai adânc, atunci când a trecut cu numărătoarea degetarelor peste numărul gradelor acesteia. La plecare, am făcut legăminte de prietenie cu Moru, făgăduindu-i să ne reîntoarcem cât mai curând, iar drumul spre Porto Torres nu ni s-a părut niciodată mai frumos ca atunci, iar părintele a început să cânte. La sosire, am socotit cu toții că prânzul a devenit de prisos și am renunțat la el, spre marea decepție a bucătarului nostru, Stefano, adus de la Milano. Mașina Fiat 110, format de familie, cu spatele alungit, era plină de cumpărături, de scoarțe multicolore, cu desene florale, dar mai ales cu motive geometrice. Erau identice cu scoarțele oltenești și cu ponevile bănațene, cum le făceau mătușa Finica, de la Silagiu, și mătușa Lena, de la Vucovăț. Desenele, îmbinarea culorilor, procedeul de stilizare a motivelor, urzeala înnodată la capete, în același fel,

mărimile lor erau la fel cu cele din copilărie, pe care dormisem. Nu-mi venea să cred și, fără tocmeală, am cumpărat multe de la prăvălia specializată, din Sassari, pentru a decora casa mea din Sardinia, transformând-o într-o casă românească autentică, cu materiale folclorice din insulă. La acestea am mai adăugat o bucată de plasă pe peretele din salon, rămas liber, iar candelabrele le-am făcut din vârșe de nuiele autentice, dar comandate bătrânului din sat, care le împletea, cu o măsură mai mică, pentru a nu atârna peste capetele noastre și ale oaspeților. Nu pot descrie bucuria cu care mă lungeam după-amiaza pe divanul din salon, acoperit cu poneava mătușii Lena sau pe paturile din camerele de dormit, care păreau ieșite din mâinile mătușii Finica. De la acea descoperire făcută la Sassari, am început să facem vizite periodice în orașul-capitală, din nordul Sardiniei, uneori rămânând peste noapte la faimosul și unicul hotel, Turritano. Câteodată mai luam și câte o căruță cu cal pentru a ne plimba prin oraș, spre a-l cunoaște mai pe îndelete, nu numai din goana mașinii. Am mai descoperit broboade și marame de lână groasă, împăturite în triunghi, pe care bătrânele le poartă și astăzi în mod obișnuit pe umeri, peste bluza de culoare unică, închisă, și peste sumanele negre, plisate, lungi până-n pământ, cu nelipsitul sort de lucru sau de sărbătoare în față. Femeile sarde își împletesc și astăzi părul, iar cozile le înfășoară în jurul unui conci din lemn de măr (astăzi, poate, din plastic îmbrăcat în pluș), aidoma conciului bunei Sida și al altor babe ale economilor din Buchini, de la Lugoj, ca și de prin satele din Banat și din restul țării. Pentru zilele de duminică și de sărbătoare, când nu e prea frig, iar în Sardinia nu e frig niciodată, țărâncile folosesc o maramă din țesut fin, de lână și mătase, pe care brodează flori multicolore, fluturași și pietre colorate, frumos asortate. Jur-împrejur, aceasta este finisată cu franjuri lungi, până la douăzeci de centimetri, și poate fi considerată o adevărată operă de artă. Sunt renumite maramele de acest fel, cusute la Oliena,

lângă orașul Nuoro, cel mai autentic sat din toată insula, fără influențe străine. Viața dură de la munte și greutatea căilor de acces au făcut ca localitatea și regiunea numită Barbagia să rămână izolate și să păstreze tradițiile și obiceiurile străvechi, în altă parte modificate. În timp ce bărbații sunt pe munte, în transhumanță, nevestele stau acasă și lucrează. Astfel, ele au dezvoltat arta broderiei, cu atâta gust și pricepere, încât țesăturile lor sunt cerute pe piață și se vând la preț ridicat, ca opere de valoare. În amintirea bunicii mele Sida, care avea și ea, la Lugoj, o maramă asemănătoare, pentru zile mari, i-am cumpărat Teresei o astfel de broboadă, cu care, la recepții, oriunde, făcea furori mai mult decât cu cape de vizon și stole de *breitschwanz*, o specie foarte fină de astrahan. Între țesăturile sarde, țărănești, există și cel creț, făcut din bumbac răsucit într-un fel special, folosit de țărani din Banat, dar și din alte regiuni ale țării. Șubele, cu sau fără glugă, din Sardinia, făcute din țesut fabricat în casă și trecut la văiugă, păreau lucrate la Lugoj. Ciobanii, la munte, nu folosesc altceva decât sarica, din piele de oaie, cu lână în afară, iar inspectorul general al Sardiniei, de la societatea ButanGas, cu birou la Porto Torres, se numea Sarica. Nume de familie românești, precum Sassu, Mereu și altele, se întâlnesc aici cu nemiluita. Surprinzătoare sunt și toponimele, dintre care unele nici nu pot fi rostite în românește, dar care se pot citi pe orice hartă a Sardiniei, îndeosebi înspre capul din sudul insulei, al cărui nume se aseamănă cu cel al unei celebre reviste, a curiosului academician George Cobza, care a anticipat mișcarea porno din Occident, cu cel puțin trei decenii.

Mă simțeam bine în Sardinia și pentru faptul că numele meu, Constantin, era foarte răspândit pe aceste meleaguri. Mă uimea acest sens al apartenenței insulei la Imperiul Roman și considerația arătată față de primul împărat declarat sfânt, înainte de moarte. Iluzia mea a fost însă de scurtă durată. Am descoperit că numele de Constantin, în Sardinia, nu vine de la sfântul

cel mare, împăratul Constantinopolului, care a schimbat numele Bizanțului, ci de la un sfânt local, coleg cu Sfântul Gavino, la fel de răspândit ca și alți sfinți intrați în canoanele Bisericii și venerați cu toate onorurile pe insulă. Regiunea Barbagia Ollo-lai, cu muntele Pisanu Mele și altul mai mic, în față, Cuccured-du, cu drumul care urcă de la Orani până la Fonni, trecând peste Ponte Aratu, un pod peste un iezor, și un alt drum care urcă pe valea râului Sa Pruna, la Mamoiada și la Orgosolo, este considerată, oarecum, sălbatică și periculoasă. Chiar numele de Barbagia sau Barbaricino, cum o numeau Ignazietto și alții, ar deriva fie de la calificativul de „barbar“, fie de la cel de „berber“, după numele unei populații alungate din Africa de către vandali. Această ultimă etimologie pare însă forțată. Fapt este că oamenii din această regiune sunt foarte duri și răzbunători, iar Orgosolo este cunoscut de secole pentru vendetele reciproce ale familiilor, perpetuate chiar de la o generație la alta. Trista faimă a satului Orgosolo n-a fost dezmințită nici în zilele noastre, în ciuda intervențiilor autorităților civile și religioase și a predicatorilor din partea episcopilor veniți din diferite părți ale insulei și ale peninsulei, care au cerut încetarea acestor crime fără rost. Doar că a rămas umbrită de răpiri, urmate, de obicei, de uciderea prizonierilor, practicate în toată Italia, ca pe vremea lui Caius Julius Caesar, înaintea creștinismului; cu toate măsurile draconice luate pentru stârpirea acestui flagel, el continuă să existe și astăzi.

În drum spre Oliena, am trecut, într-o zi, pe la Orgosolo, cu mașina, în goana mare, fără a mă opri, de teamă, deși orgosolezii se răfuiesc între ei și nu au nimic cu străinii turiști. Numai câteodată, văzând câte unul bine îmbrăcat, îl mai ușurează de îmbrăcăminte și-i scutură buzunarele de bani. Pe drumul de la Macomer la Nuoro prinseseră într-o vreme obiceiul de a opri autobuzele la cotituri mai periculoase, blocând trecerea și ușurându-i pe pasageri de unele obiecte, luate ca

suveniruri... De aceea, pe aceste drumuri de munte, se întâlneau foarte multe mașini ale carabinierilor, care trebuiau să asigure accesul spre acest centru caracteristic, numit în limba-jul local Nucoro. Într-adevăr, localitatea merită să fie vizitată, pentru a cunoaște pe deplin Sardinia. De pe înălțimea unde este clădită, la aproape șase sute de metri, se poate vedea, în depărtare, marea, iar, în față, muntele dominant al Sardiniei, Gennargentu. Ziua cea mai potrivită pentru a vizita orașul Nucoro este cea de șase august, când are loc așa-zisa *Festa del Redentore*, „Sărbătoarea Mântuitorului“, care pare să se numească, oficial, *La Trasfigurazione del Signore*, „Schimbarea la față a lui Iisus Hristos“. În acea zi se face un pelerinaj în masă, la muntele Ortobene, aflat la cinci kilometri depărtare de oraș, înalt de aproape o mie de metri, unde se găsește o statuie mare, de bronz, a Mântuitorului. Sărbătoarea religioasă este însoțită și de o mare defilare, prin centrul orașului Nucoro, a grupurilor de pelerini, veniți din diferite sate, în costumele lor naționale sarde, care se deosebesc totuși între ele. Este o sărbătoare plină de culoare și pitoresc, căci femeile și bărbații îmbracă, cu acea ocazie, cele mai frumoase și mai prețioase straie ale lor, spre a le pune la vederea celorlalți. Turiștii au prilejul să realizeze filme superb colorate, folosind pelicula Kodak, care este singura, până astăzi, în măsură să redea, cu exactitate, culorile strălucitoare. Toate ferestrele caselor și ale balcoanelor străzii principale – nu prea largă, dar pietruită cu lespezi vechi de secole – sunt pavoazate cu scoarțe, țesături și ștergare de tot felul, unele scoase de la naftalină, pentru această mare zi de sărbătoare. Tot cu această ocazie, pe micul balcon al primăriei îmbătrânite, ca, de altfel, toate casele din jur, nu mai înalte de un etaj, iese primarul orașului, cu toate însemnele autorității sale și, salutându-i pe concetățenii săi și pe vizitatori, le urează *kent'anni*, adică o sută de ani de viață și de sănătate. Tradiția acestei expresii arată, o dată mai

mult, că pronunțarea antică se făcea după formula germană și engleză. În insulele britanice, izolate de continent și care, în afară de cea a saxonilor (azi numiți anglo-saxoni), n-au avut de suferit nici o altă invazie, există orașul Kent, care dă titlul ducelui de Kent și numele preacunoscutelor țigări, ambiție maximă a fumătorilor români de după ultimul război. Numele său vine de la orașul Centum, pronunțat și scris Kentum, astăzi Kent. La fel, numele primului împărat neincoronat, Caius Julius Caesar, a devenit în limba germană Kaesar, Kaiser, cu sensul de împărat. Nici nu știa primarul Nucorului ce tradiție importantă pentru filologie prezintă el, în fiecare an, în ziua hramului. La fiecare trecere a grupurilor, veșnic obositul Ignazietto ne indica numele satului și al regiunii de unde veneau. După lungă și frumoasă defilare, la care Teresa, în vederea soarelui dogorător de august, îmbrăcase o haină ușoară, galbenă, iar deasupra, o fotă mai scurtă, care aducea cu fotele țărănești, atrăgând atenția asupra ei, ne-a apucat o foame cum numai la munte vine și, sătui de atâta folclor, am căutat un restaurant, dar toate erau pline, iar altele nu mai aveau de oferit decât cratițele goale. Venise multă lume, neobișnuit de numeroasă, și devorase tot ce găsisese în cale. Norocul nostru că, la o *trattoria* mai lăturalnică (și nu erau multe în oraș), am mai găsit pe fundul oalelor niște *gnochetti sardi* și niște șorici gras, cu puțină carne de purcel de lapte, topit, apoi, cu un bun vin alb, local, care era însă cald.

Cu alt prilej, am revenit pe aceste meleaguri, coborând cu mașina de-a lungul coastei orientale, lungă de peste două sute de kilometri, pentru a o cunoaște mai bine. Am trecut, de la Olbia, pe la Posada, situată înaintea de Siniscola, localitate cu fete și costume foarte frumoase, apoi pe la Orosei, coborând chiar până la Marina di Orosei și străbătând și faimoasa Dorgali, unde comandatorul Mazzella prinsese rădăcini, din tine-rețe. De aici, am trecut peste munții Bardia și Tului, coborând,

apoi, la Cala Gonone. Aceasta este localitatea cea mai frumoasă din punct de vedere turistic, de pe toată coasta de est a Sardiniei, îndrăgită de milenii de focile albe, care, din cauza nemilosului obicei al sarzilor de a ucide animale – fiecare având pușcă (oficial sau neoficial), căci altfel nu s-ar simți bărbat în toată firea – au dispărut aproape cu desăvârșire. În ultima vreme, focile albe au fost puse sub protecția legii și s-ar putea ca unele, ascunse în numeroasele peșteri de pe coasta înaltă, să mai scape. N-am văzut cu ochii mei aceste foci, dar comandatorul Mazzella mi-a mărturisit că, aflându-se la vânătoare, a tras asupra unui pui de focă și l-a rănit, iar, apoi, l-a luat la bord, unde acesta a plâns cu lacrimi ca de copil, impresionându-l așa de puternic, încât a fost nevoit să-l arunce din nou în apă ca să scape de el, cu speranța că mama lui, care, desigur, urmărirea de departe scena, avea să-l găsească și să-l salveze. Mă întreb: cum pot oamenii din Groenlanda și din Noul Labrador să ucidă în fiecare an, cu niște măciuci de lemn, zeci de mii de pui de focă, lângă mamele lor, spre a-i jupui, apoi, aproape de vii, și a-și procura piei pentru îmbrăcăminte femeilor și a bărbaților sportivi și eleganți?!! Oare lâna tunsă de pe oi nu ajunge să încălzească acești oameni lipsiți de căldură sufletească, care știu prea bine cum se procură aceste blănuri și, cu toate acestea, se dau în vânt după ele? Ei merită tot disprețul. La campania mondială pentru protecția focilor din nord – problemă dezbătută și la Națiunile Unite – răspunsul impasibil a fost: „Dar acești oameni din Labrador din ce să trăiască?” Ca și cum astăzi, cu lipsa de mână de lucru din acele regiuni, n-ar putea să-și găsească o altă ocupație! Până la urmă s-a impus o reducere a masacrelor la o cifră determinată, pe care încă nimeni n-o poate controla.

Revenind la Dorgali, ne-am continuat drumul până la Tortoli, fără a ne abate până la Arbatax, la mare, ceea ce urma să ne fie de folos mai târziu, când am făcut înconjurul Sardiniei, pe mare.

Trecând prin regiunea Ogliastro, mănoasă și bine cultivată până la Lanusei, am reluat drumul spre nord, pe lângă lacul de acumulare Flumendosa, lăsând departe, în stânga noastră, Barbagia Seulo și Barbagia Belvi, la poalele faimosului munte Gennargentu. Dar, de la Fonni, aflată la o mie de metri înălțime, am coborît la Ovodda, spre a trece prin regiunea scumpă nouă, Mandrolisai, pe la Sorgono și, apoi, prin Busachi, nume familiar, căci portarul nostru de la Milano se numea așa. De la Oristano am cotit apoi spre nord, pe drumul obișnuit, Macomer, din Campedano, limitat de lanțul munților Goceano, și am ajuns la Sassari, acasă, la Porto Torres.

O altă sărbătoare importantă se ține în luna iunie a fiecărui an la Sassari, sub numele de *Cavalcata Sarda*. Este vorba de o manifestare de veche tradiție, reorganizată și susținută de autoritățile turistice ale regiunii, menită să mențină specificul folcloric local și să-l lege de alte forme folclorice europene, în cadrul unor concursuri internaționale, la care participă diverse delegații străine, venite ba din Scoția, ba din Irlanda, din Normandia franceză sau din Frisia germană, iar, alteori, din Elveția sau din Austria. Oricât de frumos s-ar crede îmbrăcate aceste delegații străine, nici una nu egalează strălucirea grupurilor din numeroasele regiuni ale Sardiniei. Costumele și obiceiurile Sardiniei nu se pot compara și nici asemui mai bine, decât cu cele românești, din Maramureș, din Banat, din Oltenia, din Bucovina sau de pe Tisa, cu costumele lor adoptate și de maghiari și declarate de aceștia drept maghiare, conform obiceiului, sau cu cele vlahe, din Cehoslovacia, de la poalele munților Tatra și Matra. La prima mea vizită în Maramureș, la Baia Mare, am descoperit râul Săsar și existența unei sărbători anuale, în costume tradiționale, cu muzică și măști, care însă se ține la Baia, în luna decembrie. Sassari și Baia, de pe Săsar, ar putea să fie înfrățite și în mod oficial, căci prin tradiții și obiceiuri sunt deja, de secole și

milenii. Îndeosebi prezentarea măștilor cu fețe de animale sau de drac, cu tălângi, strâmbături și maimuțări, care are loc la Baia Mare, în Maramureș, precum și la Mamoiada, în Sardinia, constituie un obicei păgân, păstrat cu multă tenacitate și grijă, chiar dacă semnificația sa originară s-a pierdut ori este, astăzi, greu de descifrat.

Cavalcata Sarda se face cu mari pregătiri și cu mult fast. Pe o șosea lungă și largă din Sassari, în preajma stadionului, se înalță o tribună mare pentru autorități și invitați, cu bănci și scaune, și de-a lungul drumului se înșiruie lumea din oraș și spectatorii veniți din afară, mulți aducându-și scaunele de acasă, iar alții cocoțându-se pe automobile. Parada cu muzică pregătitoare și apoi cu arii intonate de diferite grupuri folclorice începe prin prezentarea unor călăreți, cu cai frumoși și împodobiți, la fel ca tinerii în costume naționale, care țin în frâu, cu cerbicie, balanii și roibii lor, fără șă și fără scări, încheștați cu genunchii și călcâiele, ca în timpurile străvechi. Aceștia trec cu semetie sardă prin fața tribunei, unde se află autoritățile locului, din rândul cărora niciodată nu lipsea suprema autoritate a statului, președintele Republicii, Antonio Segni, împreună cu *Donna* Laura, înconjurat de membrii guvernului regional, în frunte cu președintele Efimio Corrias. Celelalte autorități civile, militare și, bineînțeles, religioase – care nu puteau lipsi, biserica fiind în permanență o instituție parastatală (altădată suprastatală, cum poate mai este, în parte, și astăzi) –, în uniforme cu decorații sau de culoare violetă, precum cele ale episcopilor, făceau coroană frumoasă în jurul președintelui țării, care era foarte iubit. Tribuna oficială mai avea două aripi, în prelungire, neacoperite, unde luau loc invitații, cu bilete de onoare, urmând apoi cei cu bilete plătite. Pe drumul stropit încă din dimineata zilei, pentru a nu se ridica din el nori de colb, deși era bine bătut ca să nu alunece cail, defilarea se desfășura cu multă pompă. Ea era deschisă de un

grup bine ales de călăreți, care înaintau când la pas, când la trap, deoarece caii, bine hrăniți și țeșalați, trebuiau să se prezinte la trap, întorcându-și corpurile în dreapta și-n stânga. Urmau alți călăreți, care treceau în galop prin fața tribunelor, după retragerea grupului fruntaș, care, în urma acestor exhibiții, revenea să încheie cavalcada. După cavaleri, veneau pedestrii, reprezentanți ai regiunilor, în costumele lor de sărbătoare, atât bărbați, cât și femei și, de multe ori, chiar copii, duși de mână de bunicii lor; erau, astfel, prezente – deodată – trei generații, ceea ce dădea tuturor sensul timpului care trece. Pentru o mai bună recunoaștere de către cei nepricepuți și de către turiștii neștiutori, fiecare grup purta și o placardă cu numele satului, cu avantajul că, în filmele colorate care se făceau, se vedea și legenda scenei respective. Satele de la mare și cele de pe văi aveau culori mai deschise, câtă vreme cele de la munte preferau culorile mai închise. Sumanele erau adesea făcute din lână de oaie neagră și nu mai aveau nevoie să fie colorate. Unele grupuri veneau cântând cântecele specifice locului, altele veneau în sunete de zurgălăi și de tălângi. Cei mai îndrăciți apăreau la urmă: erau mamoidanii din Mamoiada, îmbrăcați cu straie de factură străveche, unele din pânză de sac, atârând pe ei grosolan, într-o croială foarte simplă și cusute de mână, cu fir gros, aparent. Alții erau îmbrăcați ca draci și se arătau ca niște stăpâni ai celor necăjiți, de parcă și-ar fi purtat victimele în infernul lui Hades. Cei mai impozanți erau cei care purtau măști cu chipuri de animale și săltau de-a valma, agitând tălângi, scoțând chiuături și făcându-i pe draci să intervină și să-i mai liniștească, cu furcile lor. Aceasta era partea de carnaval a sărbătorii, după care urmau, ca de obicei, dansuri și petreceri. Grupurile venite cu autobuzele, din diverse părți ale insulei, aveau desagii lor cu merinde din țeșături colorate de lână, întocmai ca cele românești. Ce n-aș fi dat să pot și eu cunoaște gustul

caltaboșilor, al cârnaților și al brânzeturilor, cu pâine de casă, aduse din toate colțurile Sardiniei! Dar noi ne-am întors la Porto Torres, în casa noastră românească, împodobită cu obiecte folclorice sarde.

9 octombrie 1979, orele 19.00-24.00

Antichități

Toată această viață, plină de culoarea tradiției, are rădăcini adânci în trecut. Elementele civilizației s-au sedimentat în decursul mileniilor, diverse popoare lăsându-și în insulă vestigiile materiale și spirituale, care se regăsesc astăzi, într-o formă atât de efervescentă. Folclorul este cu adevărat arhiva vie a unei regiuni, în care populația reflectă frumusețea naturii și trăsăturile sale specifice, formate prin continuă sedimentare, în decursul istoriei.

Din punct de vedere geologic, pământul Sardiniei are o vechime impresionantă, formațiunile sale geologice, de tip cristalin, dăinuind încă din era primară. Flora și fauna abundente au favorizat și apariția omului, fără a se putea preciza dacă acesta este un fruct local sau a debarcat de pe continent. Probe de viață există încă din neolitic. Ele se prezintă sub forma unor clădiri rotunde, care se găsesc numai în Sardinia și în insulele Baleare, numite *nuraghe* și, respectiv, *talaiots*. *Nuraghe*-le, în număr de circa șapte mii, sunt răspândite în toată insula și sunt bine păstrate, astăzi fiind, oarecum, sub protecția autorităților. În genere, este vorba de locuințe care aveau și etaj, grupate, uneori, mai multe la un loc, și formând un fel de sat primitiv. Răspândirea lor în toată insula este interpretată de unii ca un semn de viață izolată, fără un sistem de organizare statală, fapt pentru care localnicii au fost ușor răpuși la venirea altor popoare. Alții, în

schimb, consideră *nuraghe*-le ca un fel de turnuri de observație și pază amplasate în mod strategic pe întregul teritoriu al insulei. În orice caz, nu este vorba de monumente funerare, care au altă structură. Cel mult, puteau să fi avut o destinație mixtă: pentru locuințe și ceremonii sacre sau exclusiv pentru ceremonii. Singurul reper arheologic mai vechi, după unele interpretări, ar fi o statueta feminină, așa-zisa *Venus de Macomer*, dar și aceasta dăinuie tot din timpurile neolitice.

Înhumarea morților se făcea adesea în morminte megalitice, formate din plăci de piatră înfipite în pământ, cum s-au găsit în partea de răsărit, în golful Arzachena. Mormintele mai mici, numite de sarzi, în zilele noastre, *domus de janas*, respectiv case ale vrăjitoarelor, erau, uneori, săpate acolo unde existau roci calcareoase, sub forma unor grote precum descoperite în metropola Anghelu Ruiu, lângă Alghero, la Osilo, nu departe de Sassari, și au ceva asemănător cu mormintele din epoca premiceniană, din insulele Egee și din Creta. Aceste asemănări se datorează, probabil, relațiilor cu Orientul și Occidentul ale populațiilor mediteraneene și, îndeosebi, cu reperele eneolitice iberice, cum o arată unele vase sub formă de clopot și ceramica decorată cu motive geometrice. Dar cele mai importante mărturii din epoca nuragică se întâlnesc în satul Sa Nuraxi, de la Barumini și la Isili, unde *nuraghe*-le se numesc *Is Paras*, precum și la Serri, unde se află templul nuragic Santa Vittoria. Toate se află în regiunea Sarcidano, în valea râului Flumini, care formează Flumendosa, oamenii având nevoie de apă, chiar dacă trăiau în epoca neolitică și se spălau mai puțin decât noi, dar oricum mai mult decât hipipioții de astăzi. Toată așezarea pare să fi fost o fortăreață.

Alt centru nuragic este Nuraghe Losa, din Abbasanta, format dintr-un turn înalt, cu mai multe etaje, cu alte turnuri în jur, totul împrejmuit cu piatră. Localitatea se găsește în valea Tirsului, care duce spre Oristano. Tot atât de renumit este complexul nuragic de la San Antine, din Torralba, ridicat probabil în epoca

de mare afirmare nuragică. Este considerat cel mai mare și cel mai frumos, datorită celor trei etaje ale turnului central, precum și planului în baza căruia au fost construite celelalte turnuri, toate de mari dimensiuni, spațioase în interior, astfel încât sarzii i-au dat numele de *sa domo de su Re*, adică palatul regal al timpurilor neolitice.

Primii navigatori care au invadat Sardinia au fost fenicienii, care, în mișcarea lor de expansiune în toată Mediterana, pentru a ajunge pe coastele Iberiei, au făcut diferite escale în Sardinia și în Corsica, precum și în insulele Pituiuse (Baleare). Prima așezare punică în Sardinia a fost la Nora, protejată de Capo di Pola, de unde coloniștii s-au răspândit apoi pe insulă și au întemeiat diverse colonii, între care însăși cetatea Cagliari, capitala insulei. La căderea Tyrului, în Fenicia, toate aceste colonii au fost preluate de metropola Cartagina, din nordul Africii, care le-a folosit pentru exploatarea miniere, într-o epocă în care bronzul și fierul erau foarte căutate. Cartaginezii au mai întemeiat și alte centre: Sulcis, Tharros, în golful Oristano, apoi Cornus, Turris Libysonis, actualul Porto Torres și Olbia, unde eu și Teresa am debarcat, pentru prima oară, în Sardinia. Toate aceste localități au avut o mare dezvoltare, deoarece Sardinia era bogată în metale și produse de tot felul, iar comerțul maritim devenise foarte intens, încă din epoca bronzului. Vestigii importante din epoca punică, precum amulete, scarabei, bijuterii de aur și vase de teracotă, se pot admira în Muzeul Național din Cagliari.

Cartaginezii au intrat însă în conflict cu romanii, care socoteau Sicilia, Sardinia și Corsica propriile zone de influență, iar, între cele două războaie punice, Roma a pus stăpânire pe Sardinia. Orașele și porturile feniciene-cartagineze au devenit orașe romane, luând numele de Karalis, Sulcis, Tharros, Cornus, Turris, Olbia, Usellus, Metalla. Pentru mai buna lor stăpânire, romanii nu s-au mulțumit să folosească doar căile maritime, ci au tăiat drumuri către inima insulei, de-a lungul cărora au construit

cetăți, castele și sate, cu serviciile respective: apeducte, terme, amfiteatre etc., ale căror urme dăinuiesc și astăzi. Cel mai impunător monument roman este socotit amfiteatrul de la Cagliari, construit, pare-se, cam în același timp cu Colosseum-ul din Roma, adică în primul secol după Hristos. Este vorba de un mare amfiteatru de formă eliptică, cu treptele tăiate în piatră, de aproape o sută de metri lungime și o capacitate de peste 80 000 de locuri. La Tharros, port edificat în golful Oristano, la Capul Sfântului Marcu (după cum e numit astăzi), se găsesc necropole punice de mare interes, foarte spațioase și bogate, iar rămășițele arheologice sunt datate între secolele al VII-lea și al II-lea î.Hr. La rândul lor, romanii au dezvoltat mult acest port, care a cunoscut o mare înflorire și expansiune, dar, din pricina scufundării lente a țărmului, o parte din instalațiile portuare se găsesc acum sub apă.

În drumul meu, adesea bătut cu mașina, între Sassari și Porto Torres, m-am oprit, uneori, spre a admira ruinele renumite ale unui apeduct sau ale unor terme, precum și coloane, pardoseli de mozaic și străzi romane făcute din lespezi. O operă romană de arhitectură, care se menține și astăzi în funcțiune, este frumosul pod cu șapte arcade, care trece peste râul Mannu, la Porto Torres. Îl foloseam și noi, ori de câte ori treceam din zona industrială spre centrul localității. La fel, se păstrează multe ruine antice ale orașului Cornus, de lângă Sfânta Caterina din Pittinuri, la poalele muntelui Ferru, port aici clădit pentru încărcarea minereurilor de fier.

Tot astfel, am întâlnit ruine la Sulcis, lângă Sant'Antioco. Pe râul Tirso, cunoscut pentru apele sale termale, se găsesc și astăzi rămășițele termelor romane antice, de la stațiunea balneo-climaterică denumită Forum Traiani. Din stâncile de trachită roșie țâșnesc, la Caddas și Bangius, ape fierbinți până la 60 de grade, sărate și radioactive, folosite, încă din Antichitate, pentru vindecarea reumatismelor, care, ca un bun prețios de familie, sunt

transmise din tată-n fiu, de trei mii de ani încoace. Apele și-au păstrat totuși renumele intact, de vreme ce sunt folosite și astăzi. Vestigiile arheologice din zonă sunt bine puse în valoare în Muzeul Național Giovanni Antioco Sanna de la Sassari, lăsat orașului său natal de către fostul director al minelor de la Montevecchio, un Sanna bogat, spre deosebire de Ignazietto Sanna, cel sărac, care, până astăzi, nu a lăsat nimic orașului său natal, Turris Libysonis, în afară de numele său de jurnalist al târgului, în epoca industrializării.

Dar Turris Libysonis rămâne în istorie pentru faptul că a dat naștere orașului Sassari, numit pe atunci Tatthari în limba curentă, nume folosit și astăzi în dialect și datând de prin secolul al VIII-lea, când, nemaiputând să reziste asalturilor continue ale sarazinilor veniți pe mare, o bună parte din populație s-a adăpostit în interiorul insulei, la douăzeci de kilometri depărtare de mare, pe o colină aflată la o altitudine de 225 de metri. Localitatea apare pentru prima oară în hărțile din secolul al XII-lea sub numele de Villa di San Nicola di Sassari, care a crescut necontenit, atrăgând populațiile rurale, nu numai de pe litoral, dar și din zonele Flumenargia și Romangia, la care s-au mai adăugat și negustorii veniți de la Pisa. La începutul secolului al XIII-lea, Sassari a devenit orașul cel mai populat din județul (*judicatus*) sau regatul Torres, formând o piață pentru produsele localităților din regiunea Logudoro, spre a le dirija apoi spre portul de nord al Sardiniei. Curând, s-a iscat o ceartă între cetățile maritime Pisa și Genova, care voiau să stăpânească Torres.

Acele timpuri erau însă înflăcărâte de idealurile libertății, care, în insulele britanice, au fost consfințite de *Magna Charta Libertatum*, semnată de Ioan Fără de Țară, în anul 1215. Și în Sardinia noastră, aceste idei animau tineretul și poporul întreg. În 1233, la cârma regatului turitan a ajuns ca *judex* Barison al III-lea, un băiat de doisprezece ani. Ca toți suveranii, chiar de vârstă mai

înaintată, Barison a fost și el înconjurat de consilieri fideli și infideli, printre care s-a numărat și vulpoiul Michele Zanche, cu o faimă așa de mare în toată Italia, încât însuși Dante Alighieri a găsit cu cale să-l bage în „Infern”. El a organizat și revolta populară care a dus la uciderea prea tânărului suveran și la alcătuirea unei republici formale, încă din anul 1236, devenită reală abia după 1276, când a murit Zanche și s-a dus să-și ia locul rezervat pe scena republicii subpământene. Județul-republică n-a avut însă o viață liniștită și, la puțină vreme, cetățenii au trebuit, din nou, să-și ia armele în mâini, împotriva unui pisan, Ubaldo Visconti, căsătorit cu sora suveranului ucis, Adelasia di Torres, care pretindea succesiunea județului. Orașul avea regimul de comună liberă, ca majoritatea orașelor italiene și, întrucât simțea nevoia unei protecții, a preferat protecția cetății maritime Pisa, care, în acest scop, trimitea un reprezentant la Sassari, cu titlul de *podestà*. Dar și puterea Pisei a căzut, în urma unei bătălii navale de la Meloria (1284), și atunci Sassari, rămas fără protecție, a socotit util să intre în confederația genoveză, care a trimis alt *podestà*. Ceea ce a fost pentru englezi anul 1216 a fost pentru Sassari anul 1294, când s-a publicat *Starea Comunei Libere*, în latină, document care, pentru a fi înțeles și de popor, a fost republicat, după douăzeci și doi de ani, și în așa-zisa limbă vulgară, adică a oamenilor de jos. Țările mici n-au însă niciodată pace, căci altă pacoste s-a năpustit asupra Sardiniei, care a căzut sub dominația spaniolă a regatului de Aragon. Dar poporul nu s-a lăsat, aflându-se mereu în agitație, sub impulsul Eleonorei d'Arborea și a familiei Doria, care i-a urmat. Papa Eugen al IV-lea, spirit mai realist – doar papii au fost întotdeauna de partea celor tari –, a transferat în anul 1441 arhiepiscopia de la Porto Torres la Sassari, consfințind oarecum dominația spaniolă. Toate implicațiile războaielor de succesiune, pînă prin anii 1700, au făcut ca insula să se afle o oarecare vreme și sub dominație austriacă. Abia în anul 1720, prin Victor Amedeu al II-lea de Savoia, Sardinia a

reintrat în circuitul evenimentelor din Italia, trăind toate vicisitudinile rezistenței contra francezilor, pe care i-a respins. S-au dezvoltat apoi noi mișcări împotriva sistemului feudal, susținute de preotul Muronî, care și-a câștigat un loc în istoria Italiei și a dat numele unei străzi din Sassari, împreună cu Giovanni Maria Angioi, consilier la Curtea de Apel de la Cagliari, trimis la Sassari de către viceregele înscăunat de regele Piemontului și al Sardiniei, regat care a luat inițiativa și a realizat unificarea Italiei, patriotismul sarzilor contribuind mult la victoriile din Războiul Crimeii, din anul 1853, și la cele obținute în Primul Război Mondial. Prin eliberarea regiunilor italiene de sub dominația habsburgică, în baza principiului naționalității și al autodeterminării, s-a ajuns la formarea Italiei Mari, întocmai cum s-au petrecut lucrurile cu ocazia înfiptuirii României Mari, prin unirea Transilvaniei, a Bucovinei și a Basarabiei cu patria-mamă, în urma afirmării acelorasi principii.

De istoria glorioasă a cetății Turris Libysonis – Sassari – se leagă și numele renumitei judecătoare Eleonora di Arborea. Din cele patru *judex-uri* (*giudicati*), care împărțeau Sardinia, în fruntea celui de Arborea se găsea doamna Eleonora, fata domnului Marian al IV-lea cel Mare și soră a lui Hugo al III-lea, la rândul său ucis în timpul unei mișcări populare, în 1383, când aceasta i-a urmat la conducere. Căsătorită cu un genovez, Brancaleone Doria, care o ajuta în greaua ei misiune politică, cum își ajută toți prinții consorti soțiile, Eleonora a dus lupte împotriva spaniolilor, fie prin ațâțarea poporului împotriva cotropitorilor, cum a procedat la Torres-Sassari, fie pe calea diplomației, reușind, în cele din urmă, să stabilească pacea și să-și afirme propriile drepturi. Ea n-a rămas însă insensibilă la aspirațiile sarzilor și le-a acordat un cod de legi scrise, numit *Carta de Logu*, care a devenit legea de bază a întregii insule, fiind acceptată de toți, de bunăvoie. În bunătatea și dragostea ei pentru supușii sarzi, i-a îngrijit

și pe bolnavii de ciumă, dar ciuma n-a ținut seama de meritele sale și a tras-o în mormânt, în anul 1404.

A urmat la tron al doilea fiu al său, Marian. Acesta care purta numele de Doria, al faimoasei familii aristocratice cu acest nume, din Genova, care a jucat un mare rol politic în Liguria, începând din secolul al XII-lea până astăzi. Victor Emanuel al III-lea, fiul fostului rege Umberto, s-a căsătorit împotriva voinței tatălui și a mamei cu o frumoasă și, mai ales, bogată tânără, Doria, care însă nu făcea parte din familia istorică, ci era fata unui fabricant de biscuiți. Dintre cei unsprezece Doria, deveniți principii amintiți în istorie, cel care a lăsat urme adânci a fost Andrea, cel mai mare amiral al timpului său, proprietar al unei escadre de galere, care se punea în serviciul Franței și al Spaniei, în funcție de plata pe care o primea. Succesele bătăliilor navale pe care le-a repurtat la Napoli, la Prevesa și la Alger, precum și tot ce-a făcut pentru Genova i-au adus titlul de *Padre e Liberatore della Patria* („Părinte și Eliberator al Patriei“), iar de la 1528, până la moartea sa, în 1560, pe cel de *Censore a vita* („Cenzor pe viață“). Pentru perpetuarea memoriei sale, Italia recunoscătoare a impus numele său celui mai modern și mai frumos transatlantic, care, din neatenția unui coleg al său, din zilele noastre, amiralul Calamai, s-a ciocnit tocmai în anii când mă aflu în Sardinia cu un transatlantic suedez și, astfel, s-a dus la fund, zăcând și astăzi la numai șaptezeci de metri adâncime, nu departe de New York. Din fericire, au putut fi salvați toți pasagerii, numai cariera amiralului nu s-a putut salva și, la judecata care s-a desfășurat în fața forurilor americane, întrucât naufragiul avusese loc în apele teritoriale ale Statelor Unite, Italia a pierdut procesul. Echipe întregi de scafandri au încercat să readucă la suprafață nava scufundată, *Andrea Doria*, dar, până acum, n-au fost recuperate decât diverse obiecte de valoare, inclusiv artistice, care au ajuns să fie bine cotate pe piața de antichități. Tot în apele golfului

Asinara, dominate de faimoasa Turris Libysonis, s-a petrecut un naufragiu provocat de un alt amiral Calamai, fratele comandantului de pe *Andrea Doria*, care, voind să refacă prestigiul familiei, la un an după aceea, a plecat în croazieră pe o barcă cu pânze, iar când marea înfuriată a atins forța 6-8, n-a voit să respecte regulamentul care impunea comandantului să se lege cu centura de barcă, în timp ce cârmește. Credea probabil că marea îi va respecta gradul, dar a fost smuls și spălat de pe punte, pierind în apele vrăjmașe. De data aceasta, barca s-a salvat. Toate încercările de a-l găsi, făcute de ceilalți trei ofițeri, în bezna nopții, pe o mare grea, plină de furie, nu au dus la nici un rezultat și, până la urmă, aceștia au trebuit să-și lase superiorul pradă mării. Ajunși la Porto Torres, ei au fost supuși cercetărilor și apoi judecați. Am văzut personal disperarea pe chipul lor, în timp ce dădeam târcoale pe la căpitănie, după aflarea acestei vești care făcuse ocolul târgului în mai puțin de un sfert de oră. După naufragiul transatlanticului *Andrea Doria*, a început o adevărată campanie în presa italiană și, cu atât mai mult, în cea de specialitate, pentru învățarea și reamintirea regulilor marinărești puse chiar în versuri, spre a fi mai ușor de memorat. Primele două sunau cam așa:

*Rosso al rosso, verde al verde,
Avanti pur', la nave non si perde.*

Cu alte cuvinte, când o navă întâlnește o altă navă noaptea și fiecare dintre ele are la dreapta sa lumina verde, iar la stânga pe cea roșie, deci luminile lor de semnalizare coincid, nu se întâmplă nimic, dacă trec paralel una cu alta. Dacă în fața unei nave apare o barcă cu lumina roșie, care îi taie calea, înseamnă că aceasta navighează către stânga și deci e nevoie ca nava să tragă la dreapta, spre a depăși pe la pupa. Dacă nava arată lumina verde înseamnă că navighează către dreapta,

iar obligația celui care observă este de a cârmi la stânga. Flota a VI-a americană a respectat regula, chiar față de un purice de mare, cum era *Tino*, în raport cu crucișătoarele sale, câtă vreme *Andrea Doria* n-a respectat primul alineat al codului marinăresc și s-a văzut lovită în prora dreaptă de către transatlanticul *Stockholm*, care avea fața groasă, blindată, ca toate navele nordice, pentru înfruntarea ghețurilor și, uneori, a ghețarilor plutitori – aisbergurile. S-ar putea spune că și *Stockholm*, mai mic decât *Doria*, putea să vireze la stânga, pe la pupa. De o prioritate de dreapta, ca în circulația autovehiculelor, nu se poate vorbi. Totul este în funcție de distanța dintre nave și de viteza cu care acestea înaintază. Ambele mergeau cu viteză mare, de 18-25 de noduri pe oră. Toate instrumentele de navigație, începând cu radarul, aflat la dispoziția comandanților, n-au folosit la nimic, căci, pare-se, nici unul dintre ei nu era la postul său de comandă, ci la barul unde fotoliile erau mai comode și vizibilitatea prin pahare mai ușoară, în timp ce la timonerie rămăseseră loțiitorii lor. O dată mai mult s-a dovedit ce farmec, dar și câtă asprime, ba chiar pericol, are marea pe toate meridianele ei, iar, între Atlantic și Mediterana, cea din urmă este mult mai periculoasă, din cauza undelor sale, mai mici decât cele oceanice, care lovesc ca niște ciocane puternice, reducând și viața navei, motiv pentru care și asigurările sunt, în acest caz, mai ridicate.

Judex-ul Arborea era considerat cel mai mănos și mai bogat din Sardinia și se mândrea cu gloria sa, Eleonora d'Arborea. Despre ea am auzit prima oară la Roma, când, în primul an de studenție, am fost invitat de Eduardo și de coana Lucia Marinescu-Colot ca să petrec Paștele în casa doamnei Mimi Alexandrescu, a doua soție, neoficială, a unui bogătaș italian. Ea locuia împreună cu bătrâna sa mamă, în Via Eleonora d'Arborea, nu departe de Via Stamira, unde locuiam eu. Bineînțeles, la colaci și ouă roșii românești n-am vorbit despre

personalitatea care dăduse numele străzii. Nici regiunea, cu capitala sa, Oristano, nu știam exact unde se afla. A trebuit să aștept vremea când m-am dus în Sardinia și i-am avut ca oaspeți pe părintele Giorgio Ignat și pe comandantul Giovanni Dessy (colonel de marină, în așteptarea promovării la gradul de amiral, cu ocazia pensionării), care era din Oristano. Prietenia cu el data de multă vreme, adică din anul 1949, de la necazurile pe care le-am avut la Praga, de pe urma unui fascist-evreu, care a uneltit împotriva mea și a muncii mele. Întâlnirile noastre erau periodice, iar când a auzit că vreau să devin om al mării, n-a pregetat să-mi dea tot felul de sfaturi și de avertismente, într-adevăr foarte utile, de parcă aș fi fost și eu în slujba Marinei Italiene. Când m-am instalat în casa mea de la Porto Torres, a venit, cu multă bucurie, să petreacă o vreme la Marea de Nord a Sardiniei, bătută de vânturi, dar ținea foarte mult să mă însoțească în orașul său natal, Oristano, și să mă facă să cunosc și Marea de Apus.

Am ales o zi potrivită din cursul săptămânii și ne-am îndreptat spre Cagliari, pe drumul național care duce spre Oristano, așezat la oarecare distanță de golful omonim. Valea Tirsului e fertilă și, datorită asanărilor realizate pe timpul guvernului lui Mussolini, precum irigații, desecări etc., a ajuns să fie transformată în zona cu cea mai bună agricultură, cu producții mari de cereale, legume, sfeclă de zahăr, orez și, mai ales, anghinare, exportată cu camioanele la Genova. Abundența acestor produse agricole a dus la construirea unor fabrici de zahăr și de celuloză și, în primul rând, la organizarea „cantinei sociale a Vernacciei, adică a cramelor podgorenilor asociați în cooperativă. În felul acesta, vinul, prețuit încă din Antichitate, este prelucrat în mod egal, îmbuteliat și prezentat ca „aurul Sardiniei“, *golden wine*. Asanarea s-a făcut însă și prin „colonizare“ internă, aducând de pe continent agricultori pricepuți și muncitori originari îndeosebi din cele Trei Venetii, care au arătat localnicilor ce se poate

scoate din pământul lor, atunci când este bine lucrat. Vaste zone din teritoriul arabil fuseseră abandonate de secole, în favoarea pășunatului, și nici un sard autentic nu voia să fie desțelenit pământul de sub picioarele sale. Pentru a continua opera guvernului lui Mussolini, care este recunoscută pentru valorile ei, guvernul regional a socotit necesar, după al doilea război, să creeze o instituție care să preia această misiune. Astfel a luat ființă ETFAS, o instituție parastatală, care a preluat toate terenurile bune pentru agricultură, le-a desțelenit, a scos pietrele, a desecat mlaștinile, le-a irigat, apoi le-a încredințat agricultorilor, care s-au angajat să le cultive. Unde a fost nevoie, s-au plantat sălcii și eucalipti, care, după cum se știe, absorb excesul de apă și îndepărtează țânțarii anofeli, aceștia și malaria fiind plăgile seculare ale Sardiniei. Terenurile care nu puteau fi recuperate, cu nici un chip, pentru agricultură, au fost puse la dispoziția inițiativelor turistice, pentru construirea unor hoteluri, restaurante, plaje și terenuri de sport, precum și a unor mici porturi și debarcadere pentru ambarcațiunile sportive. Acest lucru îl fac astăzi grecii, în mod inteligent. Pe continent, realizarea unor astfel de construcții portuare n-a fost întotdeauna încununată de succes, căci curenții marini rezervă uneori surprize neașteptate, cu toate studiile preventive ale arhitecților portuari. Vorbeam despre aceste lucrări cu comandantul Giovanni Dessy în cursul călătoriei cu mașina, iar el îmi spunea că, într-adevăr, marea își are tainele ei și multe încercări de amenajare a coastelor, pentru adăpostirea vaselor, au dat greș. Mi-am amintit de o vizită făcută în sudul Italiei, pentru a cunoaște stabilimentul de la Cosenza, din Calabria, când, debarcând într-un port nou, abia am găsit spațiu suficient pentru acostare. Tot portul era umplut de pietrișul adus de curenții marini. Chiar recent, observația mi-a fost întărită de colonelul de marină Carlo Massimo Lancelotti. El mi-a relatat concluziile unui constructor de porturi, care socotea că acolo unde romanii n-au construit diguri, n-au făcut

amenajări de porturi, însemna că nici nu este bine ca acestea să fie făcute, marii arhitecți ai Antichității având deseori cunoștințe mult mai precise și mai temeinice cu privire la fundații, rezistența materialelor și edificarea construcțiilor de mare anvergură, pe apă.

Printre noile localități create de-a lungul coastei de vest a Sardiniei, pe terenurile asanate, a fost și localitatea Arborea. Ea domina zona, după cum Eleonora a dominat regiunea și *judex*-ul Arboreei. Oristano este un oraș mic, ca toate micile orașe din România de ieri, însă cu edificii și palate frumoase, care dăinuie din timpurile de glorie ale orașului, succesor al vestitului Tharros cartaginez, deci cu o vechime de trei mii de ani. Orașul este dominat de amintirile eroinei sale, a cărei casă, în apropiere de Piața Roma și de turnul Sfântului Cristofor, este păstrată cu sfințenie, la fel ca monumentul grandios, reprezentând o femeie planturoasă, cu brațul ridicat în semn de comandă, simbolizând autoritatea și înțelepciunea legilor pe care le-a dat.

Gândul m-a dus la statuile Mariei Tereza de la Innsbruck, realizate în marmură, și de la Viena, din portelan; dar aceasta, din cauza greutății sale morale și fizice, este reprezentată șezând.

Monumentul este situat în Piața Eleonora, în fața Palatului de Justiție. Orașelul are numeroase biserici, care prisosesc trebuințelor celor optsprezece mii de locuitori (în anul 1958) și poartă numele unor sfinți de mică circulație, ca Sfântul Marin, Sfânta Clara, Sfântul Sebastian, sfântul Efisio și binecunoscutul Sfânt Francisc, în a cărui biserică se păstrează, cu multă venerație, crucifixul lui Nicodim*.

* Greu de precizat dacă crucifixul lui Nicodim este al sfântului fost nobil iudeu, care l-a apărut pe Iisus la proces și s-a dus cu Iosif din Arimateea la înmormântare, sau al lui Nicodim de la Mammola, eremitul grec calabrez, din secolul al X-lea, care a fondat o mănăstire.

Oristano mai are un dom impozant, o episcopie și un seminar, dar mai impozant din punct de vedere istoric, este *Antiquarium Arborense*, cu antichități din epocile neolitică și romană, mai ales de la Tharros.

Pentru mine, în acea zi, casa cea mai importantă, cu aer antic, a fost însă casa fostului doctor Dessy, medic prețuit al orașului, rămasă, în parte, moștenire prietenului meu, comandantul Giovanni Dessy, care a preferat cariera militară, îndeplinind misiuni importante în timpul războiului și după aceea. Era o casă solidă, făcută cu mai multe generații înainte, unde se păstra cu sfințenie tot ce ținea de tradiție și de arta folclorică. M-a bucurat să văd locurile unde își petrecuse copilăria prietenul meu, plecat departe pentru a face carieră, dar cu inima rămasă, cum e firesc, la orașul și casa natală. Avea un fizic athletic, un cap mare, solid și expresiv, cu o chelie abia începută, iar părul, care devenea an de an mai gri, era pieptănat cu cărare, bine îngrijit și lăsa să iasă la iveală o frunte înaltă, care ascundea inteligență, bun-simț și, mai ales, o mare sensibilitate. Avea mâini mari, de lucrător, și totuși cânta la pian, cu delicatețe, compunând și lucrări muzicale, pe care apoi le nota în partitură, închinându-le soției sale moarte înainte de vreme.

Pe doamna Marisa am cunoscut-o în casă la noi, la Milano, dar și fiind oaspeți în casa ei, ținută cu multă grijă de ea însăși, cu ajutorul unei „colaboratoare domestice“ – după expresia nouă, folosită în Italia –, care, învățând multe de la stăpâna sa, a menținut obiceiurile și tradițiile casei, cu o religiozitate rară. Spre norocul comandantului, această situație a păstrat memoria acestei simpatice doamne, soție ideală a unui om dedicat datoriei și serviciului său, cu un orar respectat cu punctualitate, ca și orarul domestic. În marea sa dragoste pentru a doua soție, căci pe a doua o pierduse, comandantul Dessey nu voia să piardă nici un minut din timpul său liber, spre a-l petrece împreună cu aceasta, într-o fericire care a

durat prea puțin. În neînțelesele sale planuri, Dumnezeu a voit să cheme la sine pe roaba Marisa, în urma unei scurte boli provocate de prezența acetonei în sânge, ceea ce l-a făcut pe comandantul Giovanni Dessy să devină mai religios, ca bun oristan ce era, și să găsească o cale de comunicare cu cealaltă lume, prin muzică. Compozițiile sale le-a dat maestrilor specializați în armonie și contrapunct, pentru a le desăvârși și a le orchestra. Autorul însă în jalea sa nu a avut ambiția de a merge până la tipărirea sau înregistrarea lor pe disc, ci le-a ținut pentru sine, împărtășindu-le cu discreție prietenilor săi, demni de o asemenea intimă comunicare. Finețea acestor sentimente, care au constituit o ulterioară revelație pentru mine, nu l-a împiedicat să se realizeze pe deplin în cariera sa în marina militară și, ajuns la limita de vârstă a gradului său, a acceptat pensionarea, într-un moment în care cadrele militare ale Italiei erau socotite supranumerice, față de trebuințele reale ale statului. Comandantul Giovanni Dessy era, astfel, un prieten și un musafir neașteptat și oricine îl cunoștea era bucuros să stea în compania sa și să întrețină o conversație din care nu lipsea povestirea unor acțiuni mai îndrăznețe ale sale, din timpul ultimului război mondial.

Cred că și eu apăream în ochii săi ca un om de acțiune, curajos și hărăzit succesului, cu suficientă sensibilitate pentru a-i înțelege stările sufletești, pe care nu o dată mi le-a destăinuit. Cu atât mai mult ținea să-mi arate ambianța copilăriei sale, în care ne găseam în momentul vizitării celui mai important oraș din lume, pentru el, Oristano.

În casa părintească, ținută de o mătușă și de niște nepoate, căci el copii nu a avut nici de la prima, nici de la a doua nevastă, se făcuseră mari pregătiri pentru primirea noastră, anunțată cu câteva zile înainte, printr-un telefon de la Porto Torres. Drumul lung, din cauza calmului cu care mergeam, bucurându-ne de contemplarea fiecărui detaliu din peisaj, ne-a pregătit

sufletește pentru un prânz cu specialități din regiunea Campidano, în care bănuiam că vor fi cuprinse și bunătățile mării din acest golf, în care toți locuitorii de la Cabras pescuiesc cu multă dibăcie și succes. Nu mă așteptam însă la un ospăț în toată legea, comparabil cu cele organizate de Lucullus, la Roma. În fond, nu venisem ca să mă însor, ci doar într-o vizită prietenească, împreună cu părintele Giorgio, pentru a cunoaște mai bine Sardinia și ospitalitatea casei unui prieten. Primiți cu căldură de femeile casei – căci bărbați nu erau – după prezentarea și explicațiile cuvenite, spre a ne face cunoscuți, am făcut o scurtă vizită a casei, iar apoi am fost așezați la o masă la care felurile cele mai neașteptate se perindau unele după altele. Mă întrebam dacă nu cumva eram în China, unde se obișnuiește a gusta câte puțin dintr-o sumedenie de feluri, dar nu: eram în Sardinia și la Oristano. În fața noastră, farfuriile erau schimbate unele după altele, de către cele două nepoate, ajutate de o femeie de serviciu, sub supravegherea vigilentă a mătușii. Un fel mai gustos decât altul și din toate n-a lipsit nici o specialitate caracteristică Sardiniei: pești, pui, ied, purcel, fiecare pregătit în mai multe chipuri.

Părintele Ignat, cu tot ascetismul său, care-i menținea o siluetă impecabilă, se lupta din greu cu bucatele, pe care le devora metodic, cu aprecierile cuvenite, ca un om bine crescut și, deoarece preoții nu pot să mintă, declarațiile lui puteau fi socotite sincere și adevărate. Poate se refăcea, cu această ocazie, de pe urma posturilor nemiloase la care îl supuneau canoanele bisericești și leașa prea redusă pe care i-o plăteau sfintele maici ale liceului de fete, unde protipendada Cataniei își trimitea odraslele spre educare. Eu încercam să rezist tentațiilor, dar vorba franțuzului: *Je résiste à tout, sauf aux tentations* („Rezist la orice, numai la tentații nu“) și, până la urmă, acestea puteau fi acceptate, fiind inocente și privind doar stomacul. Noroc că, după degetarele de *Vernaccia* inițiale, pentru deschiderea

pipotei, au urmat, după toate regulile pe care un ofițer de marină le respectă întotdeauna, un vin alb, apoi un Mandrolisai din cele mai autentice, căci Arborea era la hotar cu regiunea omonimă, producătoare a acestor vinuri scumpe și rare. Totul a decurs bine, încet-încet, fără grabă, pentru a se încheia cu niște brânzeturi, pentru netezirea drumului și curgerea mai lesnicioasă a vinului roșu, urmate apoi de copturile dulci, exact ca cele de la Silagiu, făcute de buna Solomia. De necrezut cum, la o mie cinci sute de kilometri, în linie aeriană, să existe atâta asemuire, ba chiar identitate, de gusturi și de obiceiuri culinare. Totul într-o ambianță rustică-orășenească, cu scoarțe viu colorate, care-mi întăreau și mai mult impresia că m-aș afla acasă, pe pământul natal.

Mă așteptam ca mătușa și nepoatele să se așeze la masă cu noi și să întreținem o conversație pe tema locului și a apropierii dintre români și sarzi. Spre mirarea noastră, nici una din stăpânele casei nu s-a așezat la masă, la invitația noastră, refuzând amabil, dar categoric, să rămână cu noi.

Mătușa Dessy se întreținea cu noi stând în picioare, dar se grăbea să se retragă în bucătărie pentru a da ordine, a supraveghea și a pregăti bunătățile de pe tăvile care circulau fără întrerupere. Nepoatele nici chip să schimbe o vorbă, nici de bine, nici de rău, singura comunicare făcându-se prin priviri sau prin surâsuri bine controlate. Cea care explica și dădea răspunsuri era mătușa, care era atotștiutoare. Cu toate acestea, era simpatică, de o vârstă nedefinită, între cincizeci și șaiszeci de ani, și era îmbrăcată după toate canoanele babelor din România, mai precis din Buchini, de la Lugoj, cu sumnă neagră, bine încrețită, ca semn de avuție, și cu bluză neagră, ușor împestrită, iar părul îl purta pieptănat cu cozi legate în jurul unui concii. Mi se părea că mă aflu în casa bunicii și, de aceea, mâncam cu poftă și bucurie, căci trecuseră treizeci de ani de când o pierdusem pe buna Sida și mi se părea că o revăd în

toată austeritatea ei. Am încercat, vorbindu-le pe toate tonurile, cu felurite argumente, să le convingem să rămână cu noi la masă ca să ne simțim mai onorați, dar, sub zâmbetul înțelegător al comandantului, care cunoștea prea bine regulile casei și obiceiurile regiunii, transmise de secole și milenii, ele n-au acceptat, în ruptul capului. Am rămas foarte mirat și am reflectat mult asupra acestor moravuri. Mi-am dat seama atunci că numai o tradiție milenară, antică, adânc înrădăcinată în viața de familie și în societate, putea da tărie în respectarea codului după care numai bărbații stau la masă, vorbesc și benchetuiesc, iar femeile stau retrase la bucătărie, după ce și-au expus talentele și se mulțumesc să mănânce din cele rămase, motiv pentru care, probabil, făceau atâta mâncare. Ar fi culmea ca, până la urmă, după atâta trudă, să rămână și nemâncate, să lingă oase.

În alte părți ale Sardiniei, tradiția e mai permisivă, poate sub influența vieții moderne. Aici însă la Oristano ea este respectată cu sfințenie. Părintele Giorgio spunea că poate e vorba de o influență arabă, dar arabii n-au dominat insula în așa fel încât să impună o tradiție atât de severă. Codul își găsește, mai degrabă, o explicație într-o anumită filozofie a societății și a vieții domestice, care cere ca femeia să fie apărută de vorbele deochete ale bărbaților, care, pe măsură ce înaintează cu devorarea meniului, devin tot mai veseli și mai îndrăzneți, cum au arătat-o înșiși zeii, atunci când au savurat peste măsură nectarul servit de Hebe, constrânsă apoi să părăsească serviciul, pentru motive de decență. Într-adevăr, când bărbatul se îndeamnă la băutură, nu întotdeauna reușește să-și mențină controlul și, cu gândul sau cu fapta, ajunge la excese, cum a dovedit-o recent, la o aniversare familială, la Ana Lugojana, restaurantul de lângă Lugoj, nu Adonis, ci doctorul, iubitor de arginți, Giovanni Plauchițiu, care, uitând de implicarea celor șapte decenii și de slăbirea dinților, a mai năzuit să

muște, cu gândul, din poama matură a vecinei de masă, soția colegului meu, Sandu P.

Oristano a rămas pentru mine un oraș al antichităților transmise până în zilele noastre, la fel ca vestigiile arheologice, punice, finice și romane, care completează deplin imaginea insulei cu fizionomie de țară latină, cu o limbă de sine stătătoare, cum o consideră filologii, alături de limba occitană, din sudul Franței.

11 octombrie 1979, orele 12.00-14.00

19.00-24.00

Peregrinări și documentare

Trăirea pe diverse meridiane a dat vieții mele caracterul unei peregrinări continue. Iar pelerinii se preocupă de alcătuirea unei documentări, care să-i ajute să pună ordine în planurile și în amintirile lor. Prima acțiune în acest domeniu este procurarea și studierea hărților. Ghidurile informative devin instrumente indispensabile de documentare, în sensul lor cel mai larg. Fotografiile reprezintă alăturarea unui moment clar, sub aspect temporal, imaginii surprinse de camera foto. Cinematografia, în format redus, redă crâmpie de viață prin secvențe în mișcare, care dau iluzia unei retrairi a momentului, dar și documentarea asupra unor crâmpie de viață și de acțiune. Fotografiile și filmele submarine prezintă, la suprafață, o nouă lume, cu legile sale proprii și cu toată fascinația adâncurilor, cu forme nebănuite de viață ale naturii.

În ceea ce privește procurarea, citirea și studierea hărților, am vădit de timpuriu o anumită predispoziție și pricepere, considerate, mai târziu, de unii drept un talent aparte. Mulți privesc hărțile, dar puțini le citesc, în adevăratul sens al cuvântului. Și totuși, ele sunt atât de grăitoare, fiind o oglindă fidelă a realităților, reduse la o scară acceptabilă. Aceasta facilitează cunoașterea distanțelor dintre o țară și alta, precum și de la o localitate la alta. Prin asocieri de idei, distanțele pot pune în lumină eventuale posibilități de schimburi și de trafic terestru, maritim sau aerian,

care sunt determinante pentru anumite inițiative. Ele s-au scurtat, din ce în ce mai mult, prin modernizarea mijloacelor de transport și de comunicații.

S-ar putea spune că, în zilele noastre, nu mai există distanțe insurmontabile, iar durata, de altădată, a transporturilor, de săptămâni, luni sau chiar ani, s-a redus, astăzi, la ore. Fără a mai vorbi de comunicații, care au devenit instantanee, transmițându-se prin sunet și imagini, pe toată fața pământului, în timp real. Sateliții artificiali, pe orbită fixă, aflați la treizeci și șase de kilometri deasupra capetelor noastre, facilitează și reduc costul comunicărilor la cifre derizorii, în raport cu prețul poștalioanelor de altădată. Culoarea hărților pune în evidență și îmbină munții cu șesurile, râurile cu marea, pădurile cu deșerturile, drumurile cu orașele și satele, iar hărțile, referitoare la resursele subterane, indică localizările bogățiilor ascunse în pânțele planetei, fie ele minereuri, metale, ape termale sau lichidul atât de prețios, altădată poetic numit „aurul negru” și care astăzi își merită numele, devenind o realitate mai puțin metaforică. Densitatea populațiilor indicate pe hărți speciale și nevoile lor, după standardul de viață, în raport cu disponibilitatea materiilor prime sau fabricate, sunt indicatori utili pentru luarea unor inițiative economice, de servire a societății. Forma și conturul teritoriilor ieșite la suprafața apei, ce reprezintă abia treizeci la sută din întinderea planetei noastre, arată locurile propice pentru porturi și debarcadere, dar și imensa diferență dintre uscat și apă, aceasta din urmă oferind un spațiu enorm pentru biosul Terrei, atât de felurit și de amestecat. Mai mult chiar, însăși viața noastră s-a născut în mare și această amintire marină se mai păstrează, după cum demonstrează primele nouă luni din existența oricărei ființe umane. Posed o sumedenie de hărți, de tot felul, o întreagă bibliotecă de hărți, inclusiv maritime, cu atlase, ghiduri și portulane (care semnalează, după cum am mai arătat, porturile, farurile și pericolele de evitat), bibliotecă pe care eu o

socotesc drept cel mai prețios capital, căci acela care nu se orientează în viață se pierde...

Dar hărțile care m-au inspirat întotdeauna și pe care le-am privit ore întregi, cu interes și plăcere, așa cum alții privesc tablourile, găsindu-le adesea mai interesante decât multe picturi moderne, au nevoie să fie completate și cu informații scrise, cu date, cifre și statistici, precum și cu expuneri economice, politice și juridice, fără a le neglija pe cele religioase, care, uneori, au fost și mai sunt încă determinante, sub ochii noștri. Acțiunile politice, care conduc activitatea oamenilor, sunt influențate de aceste date și modifică, la rândul lor, realitățile geografice și, o dată cu ele, hărțile. Însăși clima suferă schimbări de pe urma acțiunii omului și nu numai de pe urma evoluției cosmice, determinate de legile fizicii și ale mecanicii. Prin ghiduri se înțelege totalitatea cărților care conțin date asupra planetei Gee, nefiind exclusă istoria ce ne prezintă trecutul și prezentul și face, totodată, previziuni de viitor, după concepția modernă a acestei științe.

Fotografiile sunt documentul palpabil al unui moment, al unei situații, care nu poate fi contestat și prin studierea căruia se pot cunoaște mai bine realitățile apropiate și îndepărtate, precum și relațiile dintre oameni. Fotografiile celorlalte planete, luate la distanță mai apropiată prin sateliți, ne oferă date vizibile, care altfel n-ar putea fi disponibile; în lipsa lor, am fi obligați să ne limităm la mesajele obținute prin descompunerea luminii reflectate de aceste astre. Însăși poziția lor pe bolta cerească este stabilită, cu mai multă precizie, prin fotografii, iar hărțile obținute sunt mai exacte decât cele ale predecesorilor astronomilor noștri. Studiarea lor și calculele matematice ale interacțiunilor mecanice reciproce au dus la descoperirea unor noi stele și planete, care au fost identificate ulterior cu ajutorul unor instrumente mai puternice.

Fotografiile cele mai interesante pentru noi sunt însă acelea în care noi înșine apărem în carne și oase, în anumite momente, după cum numele nostru, tipărit undeva, în ziare, în cărți sau în

enciclopedii, ne este cel mai scump. Fotografiiile la munte, pe zăpadă, dar mai ales la mare și, în ultima vreme, chiar sub apă, care redau diverse ipostaze ale noilor mele preocupări, au devenit, pentru mine, documente de înaltă valoare, la care țineam și pe care nu mai pridideam să le înmulțesc.

De fotografie, în genere, m-am ocupat încă de la vârsta de paisprezece ani, când tatăl meu a socotit potrivit să-mi acorde un premiu pentru luarea „micului bacalaureat“, adică a examenului de capacitate, care trebuia susținut pentru trecerea de la gimnaziu la liceu, în cursul superior. Era un moment crucial și o primă selecție, care ușura clasele cursului superior și încărea din abundență carul celor năpăstuiți de răutatea profesorilor. Era deci justificată această recunoaștere a efortului meu la învățătură, iar aparatul cu plăci de sticlă, format 9 pe 12, cumpărat la firma Muhos, din Lugoj, m-a introdus în arta fotografiei, pe care am practicat-o, cu multă pasiune, construindu-mi și un laborator de dezvoltat, de copiat și de mărit fotografii, pentru uzul meu personal, dar și pentru servirea, contra cost, a colegilor mei. Au trecut mulți ani și abia pe vremea universității am putut să mă modernizez cu un Voightlander, cu rolfilm 6/9, după o încercare cu filmpac, tot 9 pe 12, dar care nu m-a satisfăcut, fiind și prea costisitor. Acest aparat a durat până la sosirea fratelui meu, Jianu, în Italia, mai bine zis până când el s-a înzestrat, pe banii mei, cu alte aparate costisitoare, căci e ușor să cumperi când scoți banii din buzunarul altuia, și mi-a dat mie aparatul său vechi, Leica.

Ocupațiile mele nu-mi dădeau mult răgaz să vizitez magazinele, pentru a mă pune la zi cu aparatele moderne, fără burduf, precum cele din trecut. Am fost silit să mă modernizez atunci când, împreună cu Zeno, i-am însoțit pe Jianu și pe Flavia la Genova, unde trebuiau să se imbarce pe un transatlantic, pentru a emigra în Uruguay, iar hoții din port, specializați în deschiderea mașinilor, au dorit să-și ia ca amintire tocmai aparatul meu fotografic, împreună cu aparatul de filmat Eumig, cumpărat în

anul 1947, în Austria, la Innsbruck. Mi-a părut rău după aparate, îndeosebi după cel de filmat, care era printre primele modele cu celulă fotoelectrică automată, dar mai ales după reportajul filmat și fotografiat al plecării lui Jianu, care ar fi putut constitui un document util la întoarcerea lui, neprogramată, în Europa, sub aripa protecție a fratelui mai mare, cu nevastă, copil, câtel și purcel, care pentru el era motocicletă cu doi cilindri, de fabricație nemțească, bineînțeles, de mare calitate, pentru că el era sportiv de performanță.

În anii preocupărilor mele marinărești și pescărești, documentarea fotografică de cel mai mare interes pentru mine a fost cea subacvatică. Numai cine și-a pus o mască, a luat un tub de respirație în gură și a încălțat două labe de cauciuc, pentru a privi fundul mării, poate să-și dea seama de frumusețea peisajului subacvatic, care se adaptează, prin mimetism, automat, mediului înconjurător, a culorilor seducătoare și a armoniei întregului bios. Dorința de a fixa astfel de imagini era atât de vie, încât n-am putut să mă opun tentației de a cumpăra singurul aparat lansat pe piață, în acea vreme, capabil să fotografieze la adâncime, chiar cu lămpi flash, când se cobora la mai mult de doi metri, iar culorile începeau să modifice aspectul plantelor și al animalelor, sub influența apelor mării, aspect care putea fi recăpătat printr-o iluminare puternică, cu un proiector. Faimoasa firmă germană Rolleiflex construisese un aparat cu obiectivul de 3,5 milimetri, pentru care realizase o cutie de protecție etanșă, din aluminiu, cu mânere și aripi pentru stabilizare în apă. Totodată, un bliț cu baterii și lămpi, care putea să funcționeze în apele mării. Deși îl cumpărasem, nu l-am folosit niciodată și este, și astăzi, frumos ambalat, în pânza sa de protecție, de culoare verde. M-am limitat să fotografiez când era soare, la mică adâncime. Existau unii amatori, deveniți profesioniști, care făceau fotografii submarine splendide și împodobeau cu ele cărțile care apăreau una după alta, într-o perioadă când sportul subacvatic era în plină expansiune.

Am folosit, în schimb, Rolleiflexul pentru fotografii pe uscat și aş putea spune că, pentru reportaje, acesta a rămas şi astăzi neîntrecut. Germanii nu-l mai construiesc însă, iar modelul a fost copiat de japonezi şi se vinde la preţ foarte ridicat. Acest model a rămas un fel de Volkswagen al fotografiei, care a durat treizeci de ani. Acum l-am dat în dotare nepotului meu, Giovanni, electronist cu însărcinări de fotograf – tipograf şi reporter al casei, cu ocazia vizitelor. Face toate eforturile pentru a nu se depăşi pe sine însuşi, păstrându-şi liniştea şi felul blajin de a fi, plin însă de draci ascunşi, cu care amăgeşte buna-credinţa a oaspeţilor şi a noilor veniţi, care îi acordă simpatie şi încredere, până la prima păcăleală. Continuu să cred că nu mă va păcăli cu acest Rolleiflex, cu obişnuita motivare: *Ma zio, l'apparecchio non funziona! Io so fotografare!* Dar, unchiule, aparatul nu funcţionează! Eu ştiu să fotografiez!

– *Ma vai all'Inferno di Dante!* Dar du-te-n Infernul lui Dante!

– *Di chi, zio?* Al cui, unchiule?

– Al ăluia din Via Dante! Pentru el, Dante era un personaj necunoscut, pe care îl confunda cu strada din Milano, care ducea spre biserica românească.

Pasiunea cea mare o căpătasem însă pentru filmare cu aparate de opt milimetri, de mai multe mărci şi calităţi, căci, de îndată ce apărea un model nou, cu prestaţii deosebite, cu teleobiectiv sau unghi mare, îl cumpăram, completându-mi colecţia. Numărul lor depăşeşte, astăzi, duzina. Am filmat mult la suprafaţă, cu pasiunea pe care mi-o provoca folosirea filmului Kodakchrome, cu toate culorile atât de vii. În plus, peisajele Sardiniei, atât de înflorite, se pretau de minune la acest nou hobby. Nu lipseau nici personajele din prim-plan, îndeosebi Teresa, eu însumi, oaspeţii şi peştii, calmarii şi caracatiţele, cărora le dădeam mult mai mare atenţie decât chipurilor umane. Am fost nevoit să cumpăr şi un proiector, iar proiectoarele, la rândul lor, s-au multiplicat. Proiectarea unui film de cincisprezece metri, în trei minute, o fac

însă numai începătorii şi inexperţii sau cei leneşi, întrucît cei mai ocupaţi găsesc întotdeauna timp pentru hobbyul preferat. În cazul meu şi filmele s-au multiplicat, în aşa măsură încât, la sosirea nepotului de văr primar, Ion Drăgan, din Vucova – şi el tot Ion, pentru menţinerea dinastiei, devenit apoi, pentru unii, Giovanni, prin adaptare la mediu, iar de alţii flatat cu numele mai modern de Johnny –, am socotit că cel mai bine ar fi fost să-l iau ca secretar pentru hobbyurile mele. Dar un singur nepot s-a dovedit insuficient, fără a mai vorbi de faptul că nici multă bunăvoinţă nu avea şi se ocupa mai ales de hobbyurile sale, ca, de pildă, electronica, umplându-şi casa cu radiouri şi televizoare vechi, îngrămădite în aşteptare... începând cu ale mele, pentru repararea cărora tot făgăduieşte să-şi rezerve o vacanţa viitoare.

Pentru a fi demn de proiectat, un film trebuie să fie montat, iar pentru această operaţie este nevoie de un aparat special, dotat cu o manivelă şi cu un sistem de montaj. După tăiere, filmul era lipit cu soluţie, iar, mai târziu, cu scotch, prin a cărui folosire s-a evitat îmbătarea lucrătorilor de la montaj, cu soluţii otrăvitoare.

Au apărut tocmai în acei ani şi filme Ferrania, cu pistă magnetică pentru fixarea coloanei sonore, cu muzică şi comentarii, în care Teresa s-a lansat şi specializat în aşa măsură, încât ar fi putut să fie un concurent serios pentru maestrul în sonorizare. Am ajuns să cumpărăm şi filme de desene animate, cu faimoasele personaje create de Walt Disney, spaniolul devenit american, creator al unei lumi fantastice, care instruieste şi înveseleşte copiii, cu personaje ca Mickey Mouse, Papperino, Donald şi faimosul câine Pluto. După montare, Teresa realiza coloana sonoră, interpretând diverse roluri şi reproducând sunete diferite, cu ajutorul duşului din baie, al loviturilor date în cratiţe şi al altor surse sonore, inventate de ea ad-hoc.

Casa noastră devenise un laborator şi un refugiu, după o zi de muncă şi de gânduri grele. Prietenii de la Milano, care aveau copii, îi aduceau cu plăcere ca să vadă filmele noastre astfel

elaborate. Câștigasem încredere în noi înșine și ne consideram cinești amatori, la un nivel peste medie. S-au adunat mii de metri de peliculă montată, prelucrată și apoi frumos clasificată și pusă într-un dulap, alături de toate instrumentele, aparatele și accesoriile necesare, care, până la urmă, au ocupat o cameră întreagă. Pentru a completa această activitate cinematografică, trebuia să dăm titluri filmelor noastre. A început atunci o nouă activitate, de procurare a literelor, magnetice uneori, a hîrtiei de lipit, a desenelor artistice, pe care șeful serviciului de publicitate al societății ButanGas mi le executa, cu multă promptitudine, inspirație și generozitate. Am găsit necesar să dăm și un nume casei noastre de filme și, dintre diversele propuneri, l-am ales, până la urmă, pe cel de Drăganfilm.

Casa cinematografică Drăganfilm, care lucra cu pelicule de opt milimetri, *double eight*, apoi *single eight* – model japonez introdus pe piață fără mare succes –, iar, mai târziu, *super eight* – model care a mărit cu cincizeci la sută suprafața utilă – a început să câștige prestigiu în ochii prietenilor și ai copiilor mai răsăriți, care, la rândul lor, au început să devină prietenii noștri. Printre ei se număra, în primul rând, Costantina, botezată astfel după numele meu, dat prin procură, cu unsprezece ani în urmă, nepoatei lui Diego Pianca, al cărui frate era directorul adjunct al Camerei de Comerț din Como. Încrederea în noi înșine și experiențele acumulate în urma vizionării efectelor produse, ne-au dat curajul să participăm la vizionarea filmelor prezentate la Festivalul filmului de amatori, organizat la Rapallo, la Hotel Excelsior, în primele zile ale lunii decembrie. Voiam să vedem producția altor amatori, cu gândul că, într-o bună zi, vom prezenta și noi, poate, filmele noastre, la un alt festival. Nu cunoșteam încă criteriile, dimensiunile, tematica, modalitățile de pregătire și de prezentare a filmelor, iar acest prim contact cu cineștii amatori era menit să ne familiarizeze cu lumea celei de a șaptea arte și să ne deschidă, poate, noi perspective. Curând însă ne-am dat seama

că acești amatori erau, în realitate, la un pas de adevăratul profesionalism, căci stăpâneau toate secretele acestei arte, chiar dacă lucrau numai în alb și negru. Bineînțeles, filmele de șaisprezece milimetri aveau deja caracter profesional, iar autorii lor au devenit, curând, colaboratori permanenți ai televiziunii.

În pauzele festivalului, am mai făcut niște plimbări romantice pe țărmul mării și, trecând prin fața unui magazin, pe o stradă în urcuș, am zărit un iaht de doisprezece metri, ce fusese lucrat frumos pe șantierul de la Chiavari, fapt care ne-a răsturnat complet toate planurile și programele cinematografice.

12 octombrie, ziua națională a Spaniei
21 de salve de tun, vizită la Esplanas
Lucru între orele 21-24

Fiesta de la hispanidad

Cinești, aspiranți navigatori

Rapallo, Santa Margherita Ligure, Portofino sunt localități, în Golfo del Tigulio, protejate contra mistralului de Capo Portofino, pe Riviera di Levante. Aceste localități de vacanță, pline de soare, se află la poalele unui munte, într-o poziție încântătoare, cu o mare liniștită, propice pentru adăpostirea bărcilor sportive de toate dimensiunile. Ele sunt dominate de niște păduri de pini marini, care se înfrățesc, de obicei, cu stânca și cu marea, iar în vale se întind poiene înflorite, între drumul înalt și linia de construcție a vilelor de vară. Există o luptă permanentă între cei interesați să construiască și autoritățile care fac obstrucție spre a apăra frumusețile naturii și a păstra echilibrul ecologic, deoarece betonul vatămă peisajul, chiar dacă este lăsat în culoarea sa naturală. Toată această coastă care începe la ieșirea din Genova este presărată cu diverse localități, începând cu Nervi și continuând cu triada Sori, Recco și Camogli, iar apoi cu Zoagli, Chiavari, Lavagna și Sestri Levante. Noaptea, aceste așezări par mărgăritare înșirate de-a lungul golfurilor albastre, nu o dată înspumate de talazurile ce vin pieziș dinspre larg. Mărgăritarele continuă de-a lungul țărmului, dincolo de orașul industrial-naval La Spezia și până la Viareggio, unde peisajul se schimbă. Șoseaua se ridică pe culmi, coboară, șerpuiește, oferind priveliști unice spre mare, mult mai frumoase decât cele de pe coasta franceză, în jurul căreia s-a făcut multă reclamă.

Demnă de reținut pentru români este localitatea Deiva Marina, ce reamintește de orașul nostru Deva. Ea se află la poalele Pasului Bracco, care leagă Liguria cu Toscana, având în partea opusă, în valea unui râu, localitatea Velva, care ne duce cu gândul la Vâlva Bihorului. Mai spre sud, în apropierea orașului Grosse-to, unde se îmbină Țara Etruscilor cu Țara Latinilor, există torentul Sovata, la mică distanță de localitatea Munteano, ceea ce ne dă sentimentul că suntem acasă. Cine intră în orașelul Rapallo, întâlnește de îndată, în piața orașului, în fața mării, un monument-fântână, închinat unei caracatițe enorme, care, dacă ar fi întâlnită în apă, ar pune pe fugă pe cel mai curajos pescar sau vânător submarin, înarmat cu arme puternice. Populația se dedică industriei turistice, în timpul verii, iar iarna – marinăriei sportive, în vederea întreținerii a sute și mii de ambarcații, care, de-a lungul tuturor coastelor Italiei, creează ocupații pentru mai mult de optzeci de mii de oameni. Pentru a folosi timp de câteva luni, vara, o ambarcație, ești obligat să o îngrijești și să o întreții tot anul. Bărcile mari sunt lăsate pe apă, bine legate la țărm sau la pontoanele lungi de câte o sută de metri, pentru a mări spațiul de acostare. Bărcile cu pânze și cu bulb mare sunt și ele lăsate pe apă și sună din catargele lor de lemn și de oțel inoxidabil sau de aluminiu, văicărindu-se că stau legate și nu pot răspunde la chemarea mării. Ele par niște cai de rasă, care așteaptă cu nerăbdare întrecerile la trap sau la galop. O ambarcație se conservă mult mai bine în apă, căci lemnul nu se desface din încheieturi, cum s-ar întâmpla dacă ar fi trasă pe uscat, la fel cum butoaiile, când sunt lăsate goale, fără lichid prețios, se usucă și le sar doagele. Cu toate acestea, bărcile de o anumită dimensiune, îndeosebi cele moderne, făcute din placaj marin, sunt trase pe uscat și păstrate în timpul iernii în hangare enorme, ca și avioanele, iar la venirea primăverii, încep să fie curățate, vopsite și unse, pentru a fi apoi repuse în apă. Motoarele lor, încremenite după atâtea luni de repaus, sunt readuse la viață, dacă bateriile au

fost, între timp, bine întreținute și încărcate, căci abandonarea este moartea lor, ele arătându-și metehnele în apă.

Un astfel de iaht, de doisprezece metri, se găsea tras pe uscat, alături de un hangar, la trecerea noastră pe drumul în urcuș, când ni s-a înfățișat în toată splendoarea lui. Când l-am zărit, gândul meu și al Teresei a zburat ca un fulger la *Tino*, care zăcea într-un hangar, în Sardinia, abandonat într-un colț, alături de pintenul de fontă ce trebuia să-i redea echilibrul. Între o barcă de șapte metri – fie ea cu suprastructură, din cel mai bun și mai greu lemn de mahon – și una de doisprezece metri, cu cabine de dormit, salon, bucătărie, baie și punte la prora există o deosebire strigătoare la cer. Fără a scoate un cuvânt, ne-am privit în ochi și, iarăși, ne-am întors privirile captivate spre iahtul cu două motoare, două elice și un micuț catarg înclinat. Am zăbovit mult, pentru a-l examina pe dinafară, în toate detaliile sale, căci era la picioarele noastre și puteam să-l contemplăm de la diferite niveluri, drumul urcând în pantă, departe, în sus, dincolo de hangarul maritim de iarnă. După o bucată de vreme, ne-am hotărât, în sfârșit, să ne continuăm promenada, așa că am reluat urcușul. Oboseala ne dădea prilejul să ne oprim din vreme în vreme, spre a ne împărtăși impresiile și a face comentarii asupra acestei ambarcații, care se potrivea mult mai bine situației și nevoilor noastre. Încolțea în mintea noastră ideea și dorința de a deveni proprietarii unui iaht, dar, pentru aceasta, aveam nevoie, ca în toate acțiunile noastre, de o justificare.

La întoarcerea la hotel, filmele ne-au părut mai puțin interesante și chiar plictisitoare, cu veșnic aceleași subiecte, câtă vreme pentru noi subiectul cel nou devenise iahtul de doisprezece metri. Toată seara am vorbit doar despre el.

Anul următor era pentru mine foarte important, la fel ca acela al nașterii, întrucât se spune că la împlinirea celor patru decenii, începe o nouă viață, o a doua tinerețe. În prima tinerețe, nu avusesem multe satisfacții, în afară de cele date de muncă, și-mi

luasem prea puține vacanțe, în raport cu cantitatea de muncă desfășurată și cu inițiativele îndrăznețe, de mare răspundere financiară. Totul începuse de la nimic, iar când investițiile sunt acoperite numai prin acumulare, economie și reținerea dividendelor, pentru crearea de noi locuri de muncă, în diverse țări, tensiunea este mare și efortul și răspunderea îți iau liniștea și te consumă înainte de vreme. Lipsa de la postul de comandă mi se părea că oprește totul și aceasta mă făcea să rămân pe loc, la Milano, să nu mă deplasez și să renunț la tot ceea ce putea constitui o destindere sau un divertisment. Nu eram constrâns de niciun meniu la o astfel de muncă și la asemenea eforturi deosebite. Dar inițiativele luate mă duceau la realizări care creșteau ca o avalanșă și puneau stăpânire pe toată ființa și pe toate gândurile mele. Începusem să simt neajunsuri la inimă și la ficat, care mă îngrijorau. Nu făcusem niciodată un control general al sănătății, cum se obișnuiește. Într-o zi, aflându-mă la Paris și vorbindu-mi-se foarte bine despre un mare cardiolog român stabilit în Franța, doctorul Cornel Mețianu, m-am hotărât să-l vizitez împreună cu Teresa. Ne-a primit foarte bine, prezentându-ne-o și pe simpatica sa soție, franțuzoaică de origine, care-l ajuta în profesia sa, iar apoi m-a supus unui control amănunțit și a constatat că, structural, sistemul meu circulator era încă integru, dar, din punct de vedere funcțional, lăsa de dorit. Dacă aveam să continuu cu același ritm, în aceleași condiții, mă sfătuia ca, peste doi ani, să-mi fac testamentul, căci va fi necesar. Dacă, în schimb, nu voiam să am parte de aceste consecințe și doream să am alte perspective, atunci trebuia să respect sfârșitul de săptămână, perioadele de odihnă din timpul sărbătorilor de iarnă și de primăvară și, mai ales, vacanța de vară, când ar fi trebuit să-mi iau un concediu neîntrerupt, de cel puțin o lună de zile.

– Domnule doctor, dar mi se duce de râpă toată organizația economică pe care am creat-o și munca mea de atâția ani!

– Toți credem că nimic nu se poate face fără noi. Amintiți-vă însă că toți suntem necesari, dar nici unul nu este indispensabil.

L-am privit lung și am căzut pe gânduri, spunându-i:

– Domnule doctor, vă mulțumesc mult de tot pentru această consultație și, mai ales, pentru sfaturile pe care mi le dați, ca fiind cel mai bun medicament. Nu știu însă dacă voi putea să le urmez! După câte știu eu, n-a fost încă inventată mașina care să poată opri gândirea în loc, la comandă, când termini programul de lucru și, mai ales, mintea mea, care s-a năvălit de multă vreme să nu mai stea în repaus. Or, năravul din fire n-are înlocuire. Cred că toți cei care fac o operă creatoare și iau hotărâri de care depinde munca și deci existența a sute sau chiar mii de oameni trăiesc obsedați de procese interioare, care nu-și găsesc încheiere decât atunci când decizia este luată.

– Vezi dumneata la ce ții mai mult! a adăugat, surâzând, doctorul Cornel Mețianu. La cariera de continuă afirmare, prin activități noi, în diferite țări, sau la sănătate! Căci, până la urmă, nu avem resurse inepuizabile și toți trebuie să ne limităm.

– Am să mă gândesc, am să văd ce soluție pot să găsesc! Oricum, m-ați pus în grea dilemă.

În anul respectiv, am făcut primul pas – chiar mai mare decât cel recomandat – spre un nou mod de viață și m-am stabilit pentru o perioadă în Sardinia, unde eram însă ușor de contactat, fiind mereu disponibil pentru chestiunile importante. La întoarcerea la Milano, am constatat cu mare surprindere că totul mergea ca pe roate și lipsa mea nu pricinuisese nici un dezastru. Mi-am dat seama, cu acel prilej, că, în cazul activităților desfășurate cu ajutorul unei organizații ample, mașina, odată pusă bine în mișcare, continuă să funcționeze în virtutea inerției. Secretul stă însă în alegerea colaboratorilor, marea știință constând nu în a face muncă executivă tu însuși, ci în a-i determina pe alții să lucreze bine, impunându-le o anumită conduită și disciplină, precum și respectul ierarhiei, mulțumindu-i, din punct de vedere material,

dar, mai ales, moral, dându-le puterea și încrederea necesară. Și, cu aceasta, răspundere. Nu există satisfacție mai mare decât aceea de a putea să prezinți, la sfârșit de an, rezultatele bune obținute datorită inițiativelor proprii și a îndeplinirii sarcinilor care-ți revin. Cu timpul, am înlocuit centralizarea excesivă, care a caracterizat prima fază a activităților mele, cu descentralizarea, în urma numirii unor directori – responsabili, pe sectoare sau pe societăți și sectoare, cărora, după instrucțiunile și recomandările inițiale, nu le mai îngăduiam să vină să se consulte cu mine, în prealabil, ci-i obligam să ia ei înșiși decizii, răspunzând în fața mea abia după aceea. Orice consultare anterioară însemna o descărcare a răspunderii asupra mea și, prin aceasta, o diminuare a atribuțiilor, a muncii și a responsabilității fiecăruia. În felul acesta, am creat un sistem eficient, alegând oameni care s-au dovedit capabili, cu suficientă personalitate și cu destul curaj în a-și expune și a-și susține propriile opinii, chiar atunci când acestea erau în contradicție cu ale mele. Cei care spun întotdeauna „da“ nu sunt buni directori. Aceasta echivalează cu o anulare a gândirii proprii și, într-un sistem lărgit, nu e bine ca numai unul să gândească, ci trebuie ca problemele să fie discutate în grup, cu competență, în contradictoriu, când este cazul. Sunt puțini cei care pot, prin vocație, instinct, intuiție și pregătire – căci fără școală și experiență nu se ajunge departe – să facă o analiză generală a activității, iar apoi să sintetizeze, în puține puncte clare, rezultatele. Aveam obiceiul ca, după discuții și reuniuni importante, să dictez la sfârșit o notă scurtă, care concentra toate elementele esențiale ale situației din acel moment, iar, la urmă, direcțiile practice de acțiune.

Data fiind această nouă experiență, ce marca o etapă a maturității mele în domeniul gândirii economice și ținând seama și de recomandările doctorului Mețianu, am socotit potrivit ca la aniversarea de anul viitor să-mi ofer o recompensă utilă sănătății: cumpărarea unui iaht care costa multe milioane. Era pentru prima

oară când îmi îngăduiam să dau o astfel de destinație unui capital care, în raport cu situația mea financiară, se pierdea în faldurile bilanțului. Dar ca o motivare imediată față de conștiința mea, pentru o astfel de „libertate“, îmi spuneam mie însumi și Teresei că iahtul viitor putea să devină un mijloc potrivit pentru relațiile publice, cum, mai târziu, s-a și întâmplat. Eram fericiți amândoi și n-am pierdut timpul, spre a trece la fapte. Ne-am dus a doua zi la hangarul de la Rapallo, cerând permisiunea de a vedea mai îndeaproape iahtul care ne fascinase și întrebând cine l-a construit. Ni s-a dat voie să-l vizităm și, cu această ocazie, ne-am dat seama că era bine partajat, practic, frumos lucrat, dar îi lipsea la pupa un spațiu în care să te poți mișca, deoarece cabina din spate era mai înaltă și nu lăsa decât jumătate de metru de punte. Era ca un câine frumos, de rasă, dar cu coada tăiată. Mai mult din instinct și logică, fără să avem prea multă experiență nici de constructori, nici de navigatori, ne-am dat seama că iahtului îi lipseau doi metri ca să fie întreg. În privința aceasta eram perfect de acord amândoi, Teresa și cu mine, și nu ne-am contrazis deloc.

Ni s-a spus numele constructorului și adresa sa, la Chiavari, localitate situată la o aruncătură de băț de Rapallo, unde am ajuns cu mașina într-un sfert de oră. Am făcut cunoștință cu directorul întreprinderii, cavalerul Negri, un bărbat la vreo cincizeci de ani, cu multă pricepere în materie. I-am spus că am fi interesați să cumpărăm un iaht de paisprezece metri, pe care el tocmai îl avea în construcție pe șantier. Ne-a însoțit de îndată în atelierele șantierului, unde am văzut cinci iahturi, în diverse faze de construcție, altă serie de cinci urmând a fi pusă în curând în lucru. Ne-am putut da seama de felul cum erau construite, după un sistem nou, fără chilă și fără structuri interne solide și grele. Era vorba de iahturi așa-zise „planante“, care realizează o viteză foarte mare, sunt ușoare, iar la mare rea sunt expuse pericolului. Erau făcute din materiale rezistente, nu din scânduri de mahon și de tec, înșurubate pe schelet, ci din placaje mari de 1 pe 2 metri,

foarte robuste, din lemn de acaju, de calitate marină, făcute cu rășini sintetice, supuse la mare presiune și temperatură, pe care apa nu le afecta defel. Lemnăria internă era din pin obișnuit, iar pereții interiori erau tot din placaj lustruit sau din melamină. Instalația electrică, cu fire învelite în plastic, era fixată direct pe corpul vasului. Totul foarte ușor, simplu, rapid, dar foarte frumos realizat. Motoarele erau la alegere, în funcție de viteza dorită, iar consumul lor de motorină era, în genere, de 180 grame cal/oră.

Domnul Negri ne-a spus prețurile și termenele de livrare, care erau destul de îndepărtate, deoarece clienții erau destui și cererile insistente. Ne-a dat niște prospecte și chiar un plan general al iahtului. I-am mulțumit, rămânând să ne gândim și să-i comunicăm hotărârea pe care aveam s-o luăm.

Constructorii primesc multe asemenea vizite, cărora nu le dau prea mare importanță, căci, vorba scripturilor, mulți chemați, puțini aleși, adică mulți vizitatori, puțini cumpărători. Pentru noi însă vizita aceasta a fost un eveniment, o lecție, căci începeam să ne familiarizăm cu construcția iahturilor, să cunoaștem categoriile și performanțele lor și tot ceea ce avea legătură cu această activitate de *cruising*, termen importat din America, o dată cu primii *cruisers*, cum sunt numite, peste ocean, iahturile cu motoare, fără pânze. Mai sunt numite și Cris-Kraft, după marca cea mai cunoscută, care le-a creat și o faimă mondială.

Plecasem la Rapallo ca cinești amatori și ne întorceam de la Chiavari cu fantezia înaripată de nave și de navigație.

Drago dei Mari

Semenele iernii, ploaia și lapovița, spălau *fog*-ul (ceța) și smogul, în balcoanele mari ale fațadei. Spre deosebire de toate casele din lume, palatul nou, modern, din Piațeta Bossi, din Milano, unde ne mutaserăm încă din luna februarie, fusese gândit de arhitect cu fațada principală spre curte. În continuarea grădinii noastre (unde aveam un mierloi cântăret) se afla grădina mare, cu arbori verzi, a Cercului Nobililor. Pe deasupra caselor și a cupolei principalei galerii a orașului, se vedea turla Domului, cu *Madonnina* îmbrăcată în aur. Înspre stradă, în schimb, dădeau ferestrele încăperilor de serviciu, ale bucătăriei, băii și camerei de locuit a personalului. La intrare, aveam o poartă enormă, cu bare de fier care, la răsucirea cheii, se puneau automat în mișcare și se înfundau în pământ. Sub curtea palatului erau garajele, unde mașina Cadillac, de culoare neagră, cumpărată și ținută la Roma mulți ani, pentru întreținerea relațiilor publice și amicale stabilite cu mulți membri ai guvernelor care se perindaseră la cârma Italiei, abia pătrundea prin galeria de beton armat, îndreptându-se spre boxă.

Salonul enorm al apartamentului, de forma literei „L“, avea mai multe colțuri, cu grupuri de fotolii. La intrarea mare, de cristal, rezervasem loc pentru un pian Steinway, iar în partea opusă se afla o mare încăpere legată de salon, ce forma piciorul literei „L“. Aici era prânzitorul, cu masă și scaune pentru

douăsprezece persoane și un cămin foarte frumos, placat cu lemn negru, de palisandru, la fel ca peretele principal, căptușit cu lemnărie lăcuită în stil chinezesc.

Ceilalți pereți erau căptușiți cu pânză mercerizată, în cute, de culoarea alunelor, iar parchetul, cu desene speciale, era de culoarea nukului, fiind acoperit, aproape în întregime, cu covoare moderne, cu fire lungi, ca blana. Pentru a completa ambianța, arhitectul Emilio De Silva, care mobilase toată casa cu mobilă executată la comandă după desenele sale, socotise potrivit să acopere peretele principal al salonului, care se vedea chiar de la intrare, cu un panou lung de vreo opt metri. Pe o jumătate din acesta erau reprezentate costume naționale românești, din diverse regiuni, iar pe cealaltă – jumătate costume naționale din diverse părți ale Italiei. El a pus în toate mult suflet și gust, întrucât ținea foarte mult la mine, ca de altfel și fratele său mai mare, și el arhitect-decorator și desenator de mobile.

În această ambianță modernă, practică și de un gust ales, necesară unui șef al mai multor întreprinderi importante, cu numeroase perspective de viitor, pentru cultivarea relațiilor publice și sociale, căci *business oblige*, după cum spune expresia din timpurile moderne, înlocuind-o pe cea folosită altădată – *noblesse oblige* (pe nobili îi aveam oricum alături).

Printre relațiile sociale stabilite se numărau și acelea cu diverși miniștri și miniștri subsecretari de stat, pe care, chiar dacă la ei acasă erau mai puțin exigenți, căci așa cere etica politică, la mine nu-i puteam primi decât în condiții deosebite. Și apoi, la urma urmei, și mie îmi făcea plăcere să locuiesc într-o casă luxoasă, să am bucătăreasă, să fiu servit de un valet, cu jachetă albă și mănuși și să am șofer la dispoziție. Pentru ca alții să-ți poarte respect și să aibă considerație pentru tine, trebuie, înainte de toate, să ai tu însuși considerație și respect pentru tine. Iată de ce achiziționarea unui iaht modern, de tip american, nu făcea decât să completeze standardul meu de viață, la care, chiar

dacă cineva nu aspiră din orgoliu, societatea și businessul îl obligă să ajungă.

De altfel, peste șase luni, cu ocazia sărbătoririi aniversării mele, am primit deplina confirmare a acestui mod de a gândi. Îl invitasem, pentru încheierea unui business mare, pe lordul Sir Oliver Duncan, cu o avere de cincizeci de milioane de dolari, păstrată în bani lichizi, ușor lichifiabili, sau investită în titluri. Seara, în cursul unei recepții la mine acasă, acesta m-a întrebat:

– *Mister Dragan, where do you keep your yacht?* Domnule Drăgan, unde-ți ții iahtul?

Întrebarea m-a surprins, căci nu mă așteptam ca, vorbind despre afaceri, să mă întrebe unde-mi țin iahtul, ca și când acesta ar fi fost indispensabil pentru buna reușită a acestora. Și totuși el exprima un adevăr, un etalon, o realitate.

– *Well, Sir Oliver, it is not in the water, it is still in the shipyard, under construction.* Ei bine, Sir Oliver, nu este pe apă, ci se află încă pe șantier, în construcție.

A doua zi, m-am grăbit ca, în drum spre stabilimentul ButanGas-ului, împreună cu Sir Oliver Duncan, cu avocatul marchiz Georges de Berea și cu consilierul Pellegrini, să mă abat pe la șantierul Granchi, spre a-i arăta, construit pe trei sferuri, viitorul meu iaht, *Drago dei Mari*.

Dar să povestesc cum am ajuns la decizia de a-l construi. La întoarcerea de la Chiavari, în serile care au urmat acasă în Piațeta Bossi, tema discuțiilor a fost iahtul. Oferta de la domnul Negri, din Chiavari, întârzia să sosească. Poate el nu credea că eram sincer interesați de construcțiile sale și poate nici nu-i dădusem motive să se încreadă în noi, când observasem felul în care se construiau aceste ambarcații, cu prora plană.

Știam că mării trebuie să i se acorde multă considerație, tratând-o cu prudență și, pentru siguranța mea personală, socoteam că e mai nimerit și mai comod să construiesc un iaht clasic, care să taie undele cu prora, și să asigure, cu corpul său

bine înfipt în mare, stabilitatea în cursul navigației și, mai ales, pe timp de furtună. Ca atare, sfătuindu-mă cu Teresa, care-mi transmisese pasiunea și chemarea mării, m-am adresat altor constructori. N-am zăbovit mult, deoarece chiar la Milano se afla șantierul Granchi. Proprietarul se trăgea dintr-o familie de constructori navali, iar fratele său avea pe lacul Como un șantier pentru ambarcații lacustre. L-am contactat și mi-am exprimat dorința de a comanda o ambarcație de 14 metri, sigură (viața noastră neavând preț), iar el mi-a dat toate explicațiile și, la puțin timp după aceea, mi-a oferit și câteva planuri generale ale unor iahturi sportive.

Vacanța la munte din iarna acelui an am dedicat-o mai puțin schiatului și, aproape în exclusivitate, modificării proiectului viitorului iaht, căutând soluții pentru prelungirea corpului său cu doi metri. Iahtul proiectat a căpătat, încă înainte de a se naște, numele de *Drăganul Mărilor*. Avea dimensiunile corăbiilor lui Cristofor Columb, *Niña*, *Pinta* și *Santa Maria*, care traversaseră Atlanticul și trecuseră prin mai multe furtuni și uragane. În entuziasmul meu de navigator începător, căutam să-mi imaginez călătorii intercontinentale, cu numeroase peripeții, în care aș fi înfruntat, poate, și pirați și care m-ar fi purtat pe coastele de est ale Africii, în Marea Roșie, apoi în Oceanul Indian, prin fața Sudanului, Etiopiei și Mozambicului, până la Cape Town. Mă sfiam însă să vorbesc despre aceste proiecte, chiar și în casă, cu ai mei.

S-a ajuns, în sfârșit, la un plan privind împărțirea interiorului, potrivit nevoilor și gusturilor noastre, așa că trebuia să ne decidem și să dăm comandă pentru construirea iahtului. Domnul Granchi, pe atunci în lipsă de lucru, aștepta cu nerăbdare. Pentru el era o onoare și o realizare deosebită, căci nu mai construise ambarcații de astfel de dimensiuni.

Desigur, iahtul nostru putea să devină o operă de referință pentru întreprinderea sa. Era tânăr, avea doar patruzeci și opt de

ani, instalase o parte a șantierului pe un teren al primăriei din Milano, iar altă parte pe un teren al căilor ferate, la curbura care întretaie drumul spre aeroportul Linate.

Problema cea mai importantă era finanțarea. Era nevoie să se procure lemnul necesar pentru structura scheletului, din gorun masiv, și a corpului propriu-zis, alcătuit din scânduri lungi de mahon, de 7 milimetri grosime, încrucișate și izolate printr-o pânză impermeabilă și acoperite apoi de alte scânduri, tot de mahon, de 25 milimetri grosime, așezate în linie orizontală, de la prora la pupa.

Prețul convenit se referea la întreaga structură de lemn, câtă vreme partea metalică și mecanică urma s-o procur eu, de la alți furnizori de materiale nautice. Forma oțelurilor suedeze mi-a îndreptat privirea spre firma Scania Vabis, cunoscută în Europa pentru motoarele sale diesel pentru camioane, din care realizase și versiunea pentru marină. M-am pus repede de acord cu reprezentantul de la Milano al firmei și am dat comandă, cu rugămintea ca livrarea să fie făcută la timp. Aveam iluzia că iahtul putea fi terminat chiar în vara acelui an, când împlineam vârsta celei de-a doua tinereți, mai ales că Granchi se angajase personal în acest sens și toți lucrau cu mare tragere de inimă. Bucuriile se plătesc însă, întotdeauna, scump. Cu banii anticipați, domnul Granchi a cumpărat lemnul necesar, care îmi aparținea. Nenorocirea a făcut însă ca el să se îmbolnăvească rău de rinichi și să moară la scurt timp după aceea, iar întreprinderea să dea faliment, datoriile șantierului depășind activul. Ca atare, construcția navei mele a rămas la jumătate.

Tribunalul a numit un comisar cu puteri depline asupra șantierului și asupra materialelor, inclusiv asupra bărcii mele, și, deși lemnăria sa fusese cumpărată cu facturi separate, nu a putut fi scoasă din masa falimentară. Tratatările duse prin avocați cu comisarul falimentului n-au folosit la nimic. Comisarul a propus atunci ca șantierul să-mi fie cedat mie, în baza unui contract de

închiriere pe cinci ani, cu plata anticipată a chiriei, spre a putea satisface cererile creditorilor.

N-aveam altă soluție de a ieși din această capcană în care căzusem și m-am trezit, dintr-o dată, fără voia mea, titular al unui șantier de construcții de bărci, dar eu nu eram calificat pentru asemenea activități. Am acceptat, așadar, oferta lui Giovanni Granchi, fratele celui decedat, de a supraveghea lucrările de pe șantier. El ne-a furnizat unele materiale pentru pereții despărțitori ai cabinelor, iar prin domnul Scarpa de la Venetia, care mi-l vânduse pe *Tino*, am putut găsi și angaja muncitori calificați, care au continuat construcția, terminând-o abia în anul următor, în luna august, dar fără finisări. Nu montaseră nici ușile, așa că, în locul lor, foloseam niște draperii grele.

Șantierul a fost pus la grea încercare, atunci când a trebuit să transporte acest corp de navă unic, cu un trailer special. Din pricina înălțimii, iahtul nu putea să treacă pe sub podurile autostrăzilor. Am convenit să montăm suprastructura și cabina timoneriei mai târziu, ele fiind făcute dintr-o singură bucată, ca un fagure. Barca și timoneria au fost montate pe cel mai jos trailer disponibil și, chiar în preajma sărbătorii naționale a Italiei, *Ferragosto*, când încep vacanțele, *Drago dei Mari* a trecut pe sub poduri, cu o limită de siguranță de 10 centimetri, și a ajuns cu bine la Genova. Nava născândă a avut de la început cinstea de a fi fotografiată și filmată, fiind cea mai mare piesă transportată, la acea dată, pe autostrăzile Italiei.

Odată sosit la Genova, iahtul de 16 metri a fost ridicat, ca o jucărie, cu o macara, și depus în apă, lângă chei. Printr-o a doua mișcare, macaraua a ridicat și a așezat la locul ei timoneria, pentru a fi legată de corpul navei.

De ziua națională nu s-a lucrat, dar noi am rămas de pază la Genova, la hotel, și am asistat la încheierea pregătirilor, care au constatat, în primul rând, în fixarea tuburilor de oțel prin care coborau lanțurile celor două ancore, una folosită permanent,

cealaltă de rezervă. Datorită formei sinuoase a iahtului, operația a cerut timp și multă șlefuire.

După câteva zile de așteptare înfrigurată (deși era vară și căldura în toi) am început să ne petrecem timpul între hotel, restaurant și port. Totodată, îi țineam companie Teresei, când primea invitați. În acele zile, prima ei invitată a fost Silvana Tallacchini. După imbarcarea celor două bărci auxiliare (una din lemn ușor, cealaltă din plastic – un catamaran cu motor fix, o noutate, pe atunci, care oferea mare siguranță) ne-am pus în marș, în prima croazieră, de la Genova la Portofino.

Bineînțeles, întregul personal de la ButanGas era preocupat de surprizele pe care ar fi putut să le aibă șeful său și, pentru a evita eventuale pericole, a decis să angajeze, în serviciul meu, un fost ofițer, care lucrase pe o navă ce transporta trunchiuri de acaju și tec, un brav lup de mare, care voia să-și schimbe ocupația și s-o înnobileze.

Am descins la Portofino, în port, și întâmplarea a făcut să-l întâlnim, într-un restaurant faimos, pe constructorul de la Chia-vari, *cavaliere* Negri, care mi-a vizitat iahtul, cu totul diferit de construcțiile ușoare, dar rapide. La desert, prăjitura cu glazură era să-i dărâme prestigiul față de tânăra doamnă care se afla în fața lui și părea să-l fi vrăjit.

Din păcate, probele nu au fost concludente și suficiente, astfel încât *Drago dei Mari* a mai avut de așteptat un an, pentru a încorona, ca un cadou binemeritat, aniversarea celei de-a doua tinereți a comandantului.

Aniversarea

Pentru oricine, aniversarea începerii celei de-a doua tinereți este un moment important din viață și din carieră, o carieră începută de mine printre străini și fără nici un capital, decât cele trei mii de lire luate cu împrumut de la Casa dello Studente, la terminarea bursei de cinci mii de lire pe an. Bursa a fost completată, spre sfârșitul studiilor, de către Direcția Relațiilor Culturale cu Străinătatea a Ministerului de Externe și de mine însumi, cu ce câștigam cu traducerea, până la orele înaintate ale nopții, a unor articole apărute în presa albaneză și în revista *Tempo*, publicată de Mondadori, care apărea și în ediție românească.

Străbătusem un drum lung, prin strădanii și eforturi deosebite, dar, fără muncă și sacrificii, nici măcar mana cerească, dăruită poporului ales, nu cade din cer. Acest popor a suferit mult în pustietate înainte de a ajunge la țara visată. N-am avut nici un ajutor din partea nimănui și nici un unchi din America (*zio Tom*, cum spun italienii) nu mi-a trimis dolari. Capitalul meu cel mai mare erau fantezia, imaginația, puterea de asociere pentru perceperea nevoilor pieței, a posibilităților de a le satisface și a celor de a transfera bunurile, de la producție la consum. Simțul realității este, la rândul său, un dar de a vedea lucrurile în profunzime și în esența lor, ca și puterea de sinteză a situațiilor, fără a te pierde în detalii, care vor fi precizate mai târziu, într-un al doilea moment.

Când, la întâlnirea cu colegii de liceu, organizată la cererea profesorului nostru, Aurel Pitu, acesta a cerut „raportul” fiecăruia asupra propriilor realizări, a reușitei în viață și în profesie, premiantul permanent al clasei, Valeriu Degan, s-a grăbit să adauge, la terminarea cuvântului meu:

– Da, ai făcut multe, deși erai printre cei de mijloc în clasă. În viață ai devenit primul dintre noi și aceasta numai pentru că ai avut noroc!

– Da, domnule profesor și dragi colegi, dar mulți m-au întrebat: „Ce este norocul?”

Există multe definiții, dar una dintre ele spune că norocul se datorează nu atât coincidențelor întâmplătoare, cât mai ales puterii de a vedea mai profund și mai departe ceea ce alții nu văd.

Norocul plutește în aer pentru toți și orice minte abilă ar putea să-l prindă, ca pe o frunză căzută din pom, în bătaia vântului. Dar puțini văd frunza și încă mai puțini întind mâna la timp și reușesc s-o prindă. Așa a fost reprezentat grafic norocul, într-o reclamă de pe autostrăzile Italiei, pentru lansarea unei loterii. Natural că succesul trezește invidii, care duc la sentimente și la acțiuni urâte și josnice în Europa și, mai ales, în spațiul tragic, după cum remarcă, încă din Antichitate, Herodot, susținând că, dacă ar fi uniți, tracii ar fi de neînvins. Din păcate, și astăzi, suprema dorință a românilor invidioși este să moară capra vecinului. Românii, dezbinați în momentele de restriște, nu pot constitui o adevărată putere, după cum se vede și în cursul evenimentelor actuale.

În America, în schimb, succesul este admirat și dat ca exemplu, din dorința și cu imboldul de a realiza același lucru, ba chiar mai mult. Tocmai această atitudine democratică a omului modern contribuie la bunăstarea economică și la stabilirea piramidei sociale, cu premiarea celor mai reușite inițiative și activități. Aceasta este diferența fundamentală între Europa și America, iar,

mai nou, această mentalitate democratică începe să se manifeste și în Japonia și Germania.

Bineînțeles, acțiunile celor invidioși și răuvoitori produc amărăciune în sufletul celor realizați, care nu trebuie să se lase copleșiți, ci să reacționeze, să se apere, cea mai bună apărare fiind atacul.

Într-una din vacanțele petrecute la munte, l-am cunoscut pe marele Giuseppe Pella, din Partidul Democrat Creștin, fost prim-ministru al Italiei și de opt ori ministru de Externe și de Finanțe. După ce ne-am împrietenit, i-am împărtășit multiplele mele sentimente de amărăciune, iar el m-a consolat și m-a îmbărbătat spunându-mi:

– Dragă Drăgane, nu te mâhni, nu te preocupa, mergi înainte și nu uita că, cu cât turnul este mai înalt, umbra lui este mai lungă, iar în această umbră se găsesc toți invidioșii, nemulțumiții, nereușiții, faliții și, ca atare, cei răuvoitori.

Am avut cinstea să-l cunosc, prin prieteni și cunoscuți comuni, pe Leopoldo Rubinacco, din Napoli, titularul Ministerului Muncii.

Într-o împrejurare, la Roma, am luat masa împreună, după ce îl preluasem de la minister cu mașina mea de reprezentanță, Cadillac, cu mare capacitate cilindrică și cu mare valoare istorică astăzi, ca piesă de muzeu perfect funcțională, construită în 1947.

Ca napolitan, avea înțelegere pentru cei care reușiseră în viață și două referințe despre mine: știa că eram prieten cu ministrul subsecretar de stat, Dino del Bo (cărui îi facilitasem cariera ministerială) și că aveam în construcție, la Napoli, un stabiliment al ButanGas-ului, care urma să contribuie la dezvoltarea industriei petrochimice din localitate. Reușitele mele îl bucurau cu adevărat.

Dar cel care s-a bucurat cel mai mult pentru succesul meu și mi-a acordat prietenia sa a fost Giuseppe Brusasca, ministrul Spectacolului, care lucra la Președinția Consiliului de Miniștri și a

fost apoi ministru – adjunct la Externe, timp de zece ani, având misiunea de a transforma Somalia din colonie italiană în stat independent, care urma să primească ajutoare din partea Italiei. Și astăzi Somalia este filoitaliană și regretă lipsa prezenței italiene, căci Italia nu a făcut operă de exploatare în Africa, ci mai degrabă de investiție și de progres.

L-am cunoscut pe Giuseppe Brusasca prin Anna Jemma, sora prietenului și colaboratorului meu, Antonio Jemma, de la Roma.

Legătura indirectă cu el se făcuse prin Ministerul Spectacolului, de la care a primit contribuții financiare pentru spectacolele date în provincie tenorul român Spătaru, asfixiat de o muscă melomană, în timpul unei reprezentații. Octavian Roșu, bănățeanul tuciuriu, păstra, de asemenea, legături strânse cu Ministerul Spectacolului.

Brusasca nu ascundea simpatia și prețuirea ce le avea pentru mine. El a apreciat cariera mea în ascensiune și, după un timp, a devenit avocat-consilier al grupului meu. Era un om cu totul deosebit, iar în timpul Celui de Al Doilea Război Mondial fusese vicepreședintele Frontului Partizanilor Voluntari, combatanți pentru libertate, condus de Giuseppe Parri, devenit, mai târziu, prim-ministru. Trecuse prin multe pericole, date fiind legăturile sale cu generalul Cadorna și cu colaboratorii săi. Nici un alt fost partizan nu avea, probabil, un trecut istoric atât de bogat ca al lui. Dusese și tratative pentru ca Benito Mussolini să fie predat democraților-creștini; din păcate, acestea au eșuat, iar liderul fascist a fost ucis, fără judecată, de către partizanii comuniști.

Brusasca stabilise legături puternice și cu marele Alcide de Gasperi, care, prin cele opt guverne ale sale, a redresat situația economică și politică a Italiei înfrânte în Cel de Al Doilea Război Mondial, redându-i prestigiul. De Gasperi i-a acordat deplină încredere lui Brusasca, pe care l-a trimis, ca reprezentant al Italiei, în 72 de țări, pentru a marca prezența și bunăvoința țării sale,

la încheierea Tratatului de Pace, precum și în vederea restabilirii legăturilor diplomatice și de schimburi.

Legătura între mine și Brusasca s-a întărit și în urma participării mele la exhumarea a cincisprezece foști partizani, țărani din comuna sa natală, Casale Monferrato, din Piemonte, uciși de trupele germane în retragere. Am luat cuvântul la funeraliile solemne, cuvenite unor eroi, aducând un salut din partea neamului din care mă trag, năpăstuit el însuși de ocupanții străini, și elogiindu-i pe eroii căzuți pentru libertate. Mi-am compus alocuțiunea într-o limbă neolatină, așa cum se înfățișa aceasta pe la anul 1000, limbă asemănătoare și cu italiana, și cu româna.

Consecința a fost o interpelare în parlament, adresată ministrului de Interne: cum de un deputat italian, ministru, dăduse unui „refugiat“ (deși eu refugiat nu eram, venisem în Italia cu o bursă din partea Institutului Italian de Cultură, cu acte în regulă) cuvântul, la o asemenea aniversare? Interpelarea făcută de deputatul comunist a rămas însă fără nici un ecou.

Activitatea mea în sprijinul ideii europene, inițiată în anul 1949, și publicarea Buletinului European (începând din martie 1950) l-au entuziasmat pe prietenul Giuseppe Brusasca. Am ajuns chiar să compunem împreună versurile pentru „Imnul Europei“, pe care maestrul Nello Manzatti s-a oferit să le pună pe muzică, folosind o veche arie compusă de el, în timpurile sale de glorie. Am publicat acest imn – însoțit de un desen frumos, realizat de către De Silva –, ca omagiu postum, cu ocazia morții premature a marelui politician italian Alcide de Gasperi. Am devenit, astfel, creator de versuri, în colaborare.

Tot prieteniei cu Brusasca datorez și faptul de a fi fost propus ca membru al societății internaționale Rotary Club și de a fi fost acceptat apoi în clubul de la Roma al acesteia, cel mai prestigios, înființat în anul 1926, fiind cel dintâi club italian.

Cred că am mai cunoscut și alți miniștri, în afară de Alcide de Gasperi și de secretarul său, Giulio Andreotti. Cel care mi-a

rămas mai apropiat și de care am fost mai legat, datorită intereselor culturale comune, a fost Giuseppe Pella, pe care l-am avut ca oaspete, împreună cu soția sa, în vila mea din Palma de Mallorca. Mai târziu, unica sa fiică a petrecut o vară întreagă în croazieră cu noi.

Cu ocazia împlinirii a patruzeci de ani de viață am organizat o mare petrecere, în stil modern, la care au participat, printre alții, Giuseppe Brusasca, Anna Jemma și profesorul meu, Giorgio del Vecchio, de care am fost legat întreaga viață printr-o constantă și strânsă afecțiune.

Printre invitați s-au numărat și directorii marilor bănci cu care lucram, respectiv directorul general al Banco di Roma, Giuseppe Caruso, precum și directorul însărcinat de aceasta să țină legăturile cu societatea în plină dezvoltare, ButanGas, Augusto Rossetti, care a venit cu soția sa, Wanda. Au mai fost și alți directori, de la Banca Commerciale Italiana și de la alte bănci de interes național, căci, cum se știe, optzeci la sută din sectorul bancar este deținut de stat, prin acțiunile pe care acesta le posedă. De la Banca Națională a Agriculturii a venit directorul Willy, născut în România, la Brăila, și căsătorit cu o ploieșteancă, republicană.

La o astfel de sărbătorire nu puteau lipsi principalii furnizori de butelii, aparate și rezervoare, care îmi acordau credite până la patru ani, în baza polițelor emise, reînnoite apoi la scadență. Cel mai important dintre aceștia a fost Merloni. Unul dintre fiii săi a fost ales deputat, căci industriașii trebuie să fie prezenți în parlament și în politică și nu pot fi înlocuiți prin tehnocrați, cu experiență redusă și slabe realizări economice. Puși la încercare, majoritatea acestora din urmă s-au dovedit a fi falimentari.

De aspectul artistic al sărbătoririi mele s-a ocupat conaționalul meu, maestrul Nello Manzatti, căruia i-am oferit o ocupație, căci nu izbutise să se realizeze în străinătate.

Spectacolul omagial s-a desfășurat la Drago Club, un amfiteatru creat în acest scop în incinta de cinci hectare a stabilimentului ButanGas din Milano, la Taliedo. Sala, dotată cu scenă și amplificatoare, era decorată festiv și în ea mai dăinuiau unele pancarte cu saluturi de bun venit adresate mamei, la reîntoarcerea sa în Italia, după multe greutăți, depășite în urma intervențiilor guvernamentale pe lângă autoritățile comuniste din București.

S-au ținut discursurile de rigoare. Am ascultat cu bucurie salutul și urările muncitorilor, ale funcționarilor, ale profesorului meu, Giorgio del Vecchio, frumoasele expresii de prețuire și elogiile din partea lui Giuseppe Brusasca, care a subliniat importanța activității mele, pe plan politic și social, socotind binevenit efortul de a crea noi locuri de muncă, într-o Italie bântuită de șomaj. El prevedea, încă de pe atunci, opera socială pe care aveam s-o realizez și binefacerile sale, răsfrânte asupra economiei domestice; mă refer, bineînțeles, la introducerea pe piața italiană a gazelor lichefiate de petrol, o energie care avea să ducă la progresul național.

A urmat programul festiv, constând în cântece acompaniate la pian de maestrul Manzatti. N-a lipsit nici vocea sa, care semăna cu vocea copiilor castrați de la Viena. Un omagiu deosebit am primit din partea unei prietene, Isa, care m-a încântat cu un cântec prezentat, în prealabil, la Radio Italia, cu ocazia difuzării operetei *Cavallino bianco*, sub direcția unchiului ei. Un mare succes a avut și piticul Robi, care întruchipa personajul lui Gâgă, în versiune italiană, și care a emis niște „panseuri“ demne de orice băiat „de familie proastă“, de la periferia Bucureștilor de altădată. În felul acesta a fost prezentă România în acest cadru, căci țara nu trebuie uitată nicăieri, în nici o manifestare europeană, ea fiind parte integrantă a continentului nostru.

După încheierea programului artistic, care a creat bună dispoziție, datorită, în special, glumelor nesărate ale lui Gâgă, cu

înțepături mai ales la adresa mea, a urmat o recepție cu dansuri, într-o înfrățire generală a oamenilor de toate clasele și nivelurile.

Drago Club și-a îndeplinit misiunea de loc ideal pentru întâlnirea colectivului nostru, în timp ce premiul cuvenit sărbătoritului avea să mai întârzie un an de zile.

Marea fără iaht

O dată cu aniversarea începea și solstițiul de vară și, cu acesta, perioada vacanțelor care, în genere, erau proiectate la mare. Era epoca publicității intense pentru soare, pentru plajele cu nisipuri fine și înfierbântate și pentru marea binefăcătoare pielii și sănătății, cu aerosoli naturali care acoperă suprafața marină și țărmurile șlefuite de mișcarea perpetuă a valurilor.

Iahtul, atât de așteptat, nu era disponibil, ci continua să creeze probleme juridice și tehnice, dar de mare te poți bucura și fără acest instrument prestigios. Poți merge oricum la mare, poți naviga și pescui, ba chiar mai ușor, căci iahturile nu se pretează la acest sport, care cere o barcă, spre a fi mai aproape de suprafața mării, mai ales în cazul pescuitului cu undița de adâncime, când trebuie lăsat în urma bărcii un fir lung, cu mai multe cârlige, și o pană albă la capăt, care, în mișcare, seamănă cu un peștișor pe fugă și atrage peștii mai mari, răpitori.

În timpul completării construcției lui *Drago dei Mari*, Giovanni Granchi m-a convins să cumpăr o barcă de șapte metri, construită după un model al său, din fâșii subțiri de mahon, legate între ele prin nituri de aramă. Este de necrezut cum construcția rămâne, astfel, etanșă și nu lasă să pătrundă apa înăuntru. Deși ambarcația fusese realizată pentru navigația pe lacuri, ea a dat rezultate bune și pe mare, unde a înfruntat valuri de forță 3, bine încărcată cu vreo sută cincizeci de kilograme de „materiale“:

marinarul solid Bruno și încă doi belgieni, Brognon și directorul financiar, Laurent, de la Petrofina, din Bruxelles, care cântărea, el singur, peste o sută douăzeci de kilograme.

Am dotat ambarcația cu un motor Evinrude de 7,5 cai-putere, care asigura ridicarea unei vele auxiliare, utilă atunci când filtrul de benzină, din aluminiu poros, se îmbâcsea, iar vâslele deveneau principalul mijloc de locomotie, pentru a ne aduce la țarm.

De la prima ieșire, într-o duminică dimineța, de-a lungul plajelor de la Platamona, spre Padras de Fogu și Castelsardo, am avut norocul să pescuiesc un dragon-de-mare, de aproape jumătate de kilogram, numit *tracina*, nume derivat din cel științific de *dracena*. Era un pește argintiu, cu dungi negre de toată frumusețea, ce sclipea la soare, foarte bun pentru ciorba de pește, dar foarte veninos, după cum am mai spus, dacă i se ating, cu mâna, aripile țepoase. Noroc că Bruno, care mă însoțea, m-a avertizat la timp și, când l-am ridicat și l-am tras în barcă, s-a grăbit să-l prindă cu o cârpă, ca să-i scoată lingurița metalică, cu cârlig, din gură.

Prada cea mai frumoasă a fost însă un *dentice* roz, ceea ce m-a determinat să botez barca cu numele de *Dentice*. În schimb, iahtului în construcție îi dădusem numele încă înainte de a pescui dragonul-de-mare, a cărui prindere n-a făcut altceva decât să confirme buna mea alegere. Acest pește nu trebuie confundat cu *cavalluccio marino* (cal-de-mare), care are și el forma unui dragon sau a unui șarpe, ca simbolul orașului Milano, dar care nu este comestibil și nu intră în competiție cu peștii adevărați.

Pescuitul la modă era însă cel subacvatic, iar la Milano exista o asociație a celor care-l practicau, numită Gogler-Club, la care m-am înscris, asistând apoi la conferințele periodice pe care le organiza, cu proiecții și filme submarine. Președintele asociației era proprietarul firmei Hevea, care vindea, pe lângă răsaduri de plante și flori și unelte de pescuit clasice, la care a

adăugat apoi tot „armamentul“ necesar pescarilor sub apă, precum și vestimentația respectivă, ce consta în labe de cauciuc, ochelari subacvatici, tuburi de respirație, costum de cauciuc cu fermoar, centură cu greutate de plumb, care echilibrează volumul de apă dislocat, după legea lui Arhimede, determinând condiția ideală pentru scufundare și înotul sub apă. Pentru ca submersiunea să dureze mai mult de o jumătate de minut, fără a intra în apnee și a fi nevoie să se revină la suprafață pentru alimentarea cu oxigen, s-au introdus buteliile, mai întâi cele care asigurau absorbirea bioxidului de carbon din respirație. Dat fiind că oxigenul, în stare pură, se dovedise a fi otrăvitor, a fost creat un sistem de butelii cu aer sub presiune, în care oxigenul se găsește în cantitate redusă, de circa 20 la sută, restul fiind constituit din azot și gaze nobile, amestec pe care îl respirăm toată viața, la suprafață. Acest sistem este dotat cu un regulator de presiune, în măsură să facă respirabil aerul, supus presiunii apei. Altminteri, pescarul nu-și poate deschide plămânii, deoarece, la fiecare zece metri, presiunea apei se mărește cu câte o atmosferă.

Rămâne încă inexplicabilă capacitatea unor mamifere asemănătoare omului, precum delfinul sau balena, de a respira doar o dată la o jumătate de oră și de a utiliza tot oxigenul din aerul aspirat, în timp ce omul folosește numai o parte, eliminând restul o dată cu azotul și bioxidul de carbon.

Jurnalistul italian Gianni Roghi, figură proeminentă în cadrul asociației Gogler-Club, a scris diverse broșuri în care dădea indicații practice amatorilor noului sport submarin.

Învățăturile și recomandările sale au fost extrem de utile, salvându-i pe mulți de la pericolul folosirii, fără anumite precauții, a buteliilor de aer, în timpul pescuitului și al cercetărilor submarine, căci, rămânând sub apă prea mult timp, azotul se dizolvă în sânge, iar, la revenirea la suprafață, formează bule gazoase, care împiedică circulația sângelui și provoacă paralizii și chiar moartea. Revenirea la suprafață trebuie făcută respectând

timpul de decompresiune, deoarece, în caz contrar, și anume dacă persoana iese din apă prea repede, ea trebuie introdusă de îndată într-un cazan de oțel, dotat cu ferestre, pentru observație și comunicare, și ținută sub acțiunea presiunii în descreștere, până la eliminarea azotului din sânge.

Pescuitul și cercetările submarine sunt frumoase și interesante, dar periculoase.

Am început să mă îndeletnicesc cu acest sport, fără a urma un curs, dar ferindu-mă de riscuri la primul neajuns observat. Riscul cel mare apare atunci când se coboară la adâncimi de peste douăzeci, treizeci de metri și se manifestă așa-zisa beție a profundității, care-l atrage pe scufundător, din ce în ce mai mult, până când aerul din butelie se termină, la fel și rezerva calculată pentru timpul de emersiune. Acești imprudenți și-au pierdut adeseori viața și au rămas pradă peștilor răpitori, în fundul mării.

La început, pescuiam între rocile țărmlui mării și niciodată nu m-am avântat în larg, deoarece adâncurile albastre și întunecoase mi se păreau neliniștitoare și preferam să mă îndepărtez de ele, din prudență.

Am folosit și butelii, pentru a căror umplere, la presiunea de o sută cincizeci de atmosfere, a trebuit să-mi procur un compresor de aer, a cărui funcționare era asigurată de un motor cu benzină. Imersiunile au fost experiențe foarte plăcute pentru mine, dar, cu toate acestea, nu m-am aventurat decât rareori la adâncimi mai mari de zece metri, deoarece, când depășeam această limită, ori de câte ori reveneam la suprafață, îmi ieșea din nas și din gură un lichid de culoare verde, roșiatic în exterior, deși respectam, de fiecare dată, timpul de decompresiune. Până la urmă, am renunțat cu totul la butelie, lăsându-i pe alții să se îndeletnicească cu acest sport. M-am limitat să folosesc asemenea recipiente la curățirea „tâlpilor” ecosondelor pentru măsurarea adâncimii, pe care se depuneau „dintii-de-câine”, un fel de scoici mici, care se fixează pe corpul navelor, formând cruste care le reduc viteza. Cu toate

măsurile de protecție care se iau, prin vopsirea părții de sub apă a ambarcației cu vopsele otrăvitoare speciale, antivegetație. La fiecare șase luni, vasele trebuie trase pe doc, curățate cu apă dulce sub presiune și răzuite. Apoi sunt din nou vopsite cu vopsea antivegetație. Natural, mi-am procurat și multe puști submarine, din care unele cu aer comprimat, care puteau să străpungă un bou sau un rechin. De altfel, unii pescari cutezători au curajul de a înfrunta peștii răpitori, fie ei și rechini, țintindu-i cu pușca subacvatică. Se dă atunci o luptă pe viață și pe moarte, în care – adesea – învinge rechinul, dar – uneori – și omul, care nu se pierde în fața monstrului marin. Când rechinul este gata să atace un om aflat în apă, de pe navă se aruncă, de obicei, saci cu pești, pentru a abate atenția fiarei prin mesaje involuntare, precum sângele și zvâcnirile acestora.

Frumusețea și puterea mării

La recomandările doctorului Cornel Mețianu de la Paris de a respecta vacanțele pentru a-mi păstra sănătatea timp îndelungat, am început să-mi petrec verile la mare, în Sardinia, la Porto Torres, unde am invitat, în vederea încheierii unor contracte, doi directori belgieni, de la societatea Petrofina, din Bruxelles, cu care mă asociasem și care mi-a adus numai ponoase.

Am organizat o duminică plăcută, ieșind cu *Dentice* pe mare, în canalul dintre Sardinia și Asinara și îndreptându-ne spre plaja din Cala Divacca. Înainte de a descărca materialele și oamenii, am aruncat pește de lemn frumos colorat, care constituia nada unei undițe robuste, în apele care udau coastele puțin vizitate ale Asinarei și norocul a făcut să râvnească la această nada un pește numit pălămidă, de circa patru kilograme (efective, nu pescărești), pe care am reușit să-l punem în barcă, spre marea bucurie a tuturor celor prezenți: Brognon, Laurent, Teresa și valetul meu, Gildo, de la Milano. Eu pescuiam, iar Teresa ținea timona bărcii. Bine că am putut să aducem în barcă un pește atât de mare, căci, spre norocul nostru, pălămida a înghițit aproape întregul pește de lemn, cu vreo șase cârlige legate în chip de ancoră, ceea ce a ajutat mult la prinderea sa. Adesea peștii scapă din undiță, iar suferința pescarilor se dublează, știut fiind că poveștile lor nu sunt crezute nici atunci când reflectă o realitate confirmată de martori.

După capturarea acestei prăzi, suficiente pentru a alimenta douăsprezece persoane, ne-am retras pe plajă, întinzându-ne la soare sau făcând baie, câtă vreme valetul meu curăța peștele și strângea vreascuri aruncate pe plajă și crengi de pin mari, frumos mirositoare, ce emană un fum plăcut la miros, care „tămâiază“ peștele și-i dă un parfum aparte. Pălămida, tăiată felii, a fost prăjită pe un grătar de jărat, improvisat de Gildo. Asezonată apoi cu uleiul, sarea și mirodeniile aduse cu noi și servită cu felii de pâine, unse cu ulei și usturoi, o salată de roșii și ceapă și un vin sard roșu (căci pescarii scaldă peștii în acest vin colorat și nu în cel alb, ca domnii de la orașe), ea a constituit cel mai grozav banchet pe care ni-l puteam oferi pe o plajă naturală, nepoluată, de care toți participanții își amintesc și astăzi.

Momentele plăcute, inclusiv siesta, au trecut repede. Vântul, ridicat de soarele cald al amiezii, a stârnit niște valuri care se îngrămădeau, împinse în acea pâlnie dintre Sardinia și Asinara, iar marea creștea văzând cu ochii, spumegând pe neașteptate, până la forța trei, dacă nu chiar patru, cu unde mari de doi metri. Căutam să domin valurile, tăindu-le pieziș, spre a nu lua apă la bord, și mânuiam timona cu o forță din ce în ce mai mare, încurajat fiind de ținuta mea marinărească, completată de chipiul cu cozoroc și șnur aurit. Atitudinea mea inspira probabil încredere persoanelor din ambarcație, care au coborât pe fundul acesteia, mărindu-i stabilitatea; se țineau cu mâinile încheștate de marginea bărcii, fără a ști ce pericol îi paște. Nu știu dacă belgienii erau experți la înot, dar volumul lor respectabil ne dădea asigurarea că pot să plutească, ajutați de apa sărată, cu șaisprezece miimi de sare, care susține lesne corpurile la suprafață.

Pericolul era altul: forța vântului și a mării ne împingea spre țărnul stâncos și, dacă nu stăpâneam furtuna dezlanțuită, iar motorul începea să „tusească“, marea ne-ar fi izbit de stânci, distrugând barca, cu riscul ca noi să ne rănim și să ne înecăm cu toții. Am reușit să mă mențin în largul mării, până la Capul

Negro, cel mai înaintat în mare, iar apoi am schimbat direcția, astfel încât barca primea acum valurile în pupa și, deși juca ca o găoace pe crestele lor, pericolul de răsturnare era mai redus.

În acele momente, vedeam la orizont o altă barcă, mai mare și mai grea, despre care am aflat ulterior că fusese închiriată de un turist inexpert, care îi aplicase un motorăș de doi cai-putere. Date fiind dimensiunile și greutatea bărcii, motorășul abia învârtea o elice minusculă, ca o morișcă de vânt. Cu o cămașă albă, naufragiatul cerea ajutor. Văzând această scenă, simțul și datoria de marinar m-au determinat să mă îndrept spre el, deși citeam în ochii celorlalți mirarea; cum era posibil ca în barca noastră, încărcată până la limită, să mai adăugăm încă o persoană pierdută în mare?

Nu m-am lăsat impresionat și m-am apropiat de naufragiat, care, în disperarea sa, aștepta să ne apropiem de ambarcația lui, care ne-ar fi putut răsturna dintr-o singură lovitură.

Atunci s-a adeverit dictonul: „Ajută pentru a fi ajutat!“ Cu mare băgare de seamă am abordat, sub rafalele vântului, barca pescărească robustă. Ni s-a aruncat parâma de la prora și am remorcat barca în pericol; ne-a venit atunci ideea, mie și Teresei, expertă în ale mării, să descărcăm o parte din oamenii noștri în barca cea mare, ușurând astfel barca noastră, transformată în remorcher. Dar vestea cea mai bună a fost că naufragiatul avusese precauția să-și trimită nevasta la Stintino, după ajutor, cu rugămintea să se trimită o barcă cu motor pentru salvarea soțului. Ne-am continuat drumul, navigând cu greutate în noua postură a *Dentice*-lui, de barcă-remorcher, depășind, în fiecare moment, pericolul de a lua apă. Pe la jumătatea drumului dintre Capo Negro și Stintino, o barcă pescărească solidă, cu motor diesel, a luat în primire barca naufragiatului, legând-o cu o funie. Ne-au oferit și nouă o parâmă, pentru a ne remorca. Aveam suficiente cunoștințe de drept maritim ca să știu că salvatorul unei nave rătăcite sau în pericol avea dreptul la jumătate din valoarea acesteia

și a materialelor disponibile. Încărcătura cea mai de preț, în afară de Teresa, jumătatea mea, erau cei doi belgieni, pe care i-aș fi dăruit bucuros, dar care n-au vrut să treacă în barca naufragiatului, de frica unei băi nedorite. Au dovedit că au încredere în comandantul lor și, totodată, un anume curaj al disperării, pe care l-am apreciat.

Am socotit atunci mult mai demn să nu accept parâma de remorcare și ajutorul bărcii salvatoare, preferând să continuu navigația, în lupta cu valurile. Ne-am apropiat, văzând cu ochii, de cala de la Stintino. Am continuat să cârmesc cu nădejde și așa am ajuns la minusculul chei, unde am fost aplaudați de cei prezenți, atrași de vestea unui posibil naufragiu, dar și de Teresa și de Gildo, care rămăseseră în barca naufragiatului și ajunseseră cu puțin înaintea mea.

Am lăsat barca ancorată la chei și, când am intrat în restaurantul lui Pino, a trebuit să-mi scot jacheta și cămașa și să le storc de sudoare și de stropii valurilor care năvăliseră, în cadență, peste mine. Am acceptat să fiu frecționat cu coniac și pe o parte și pe alta. Am băut apoi cu toții un coniac, pentru a sărbători izbânda împotriva elementelor dezlănțuite ale naturii.

O vijelie de septembrie în Corsica

Meteorologia Mediteranei, a acestui centru al Pământului, *Medium Terrae*, arată că, între 26 august și 10 septembrie au loc manifestări atmosferice de scurtă durată, dar foarte violente, denumite *burrasche*, în italiană, sau *chubascos*, în spaniolă. Este vorba de o vijelie sau, mai bine zis, de o furtună pe mare. Deși etimologia latină a cuvântului ne duce cu gândul la *fortuna*, adică la noroc, furtuna este departe de a fi ca atare. Aceasta apare pe neașteptate, din cele mai neprevăzute direcții. Ea poate să-și schimbe proveniența în scurtă vreme și, de la un vânt din direcția sud, poate să devină o furtună din direcția nord. Măsurile de precauție trebuie deci să fie luate pentru întreaga roză a vânturilor, atunci când o ambarcație e nevoită să petreacă o noapte într-o cală, ancorată după toate regulile marinărești.

Vijelia are o consistență și o durată limitate, dar consecințele ei pot fi nemărginite. Vântul ridică unde din ce în ce mai mari, care, izbindu-se de coaste, dau primul semnal de furtună. Nu rămâne multă vreme de gândire și este necesar să fie luate imediat măsuri pentru a îndepărta barca de coastă. Scara pentru coborârea în mare și barca auxiliară trebuie să fie ridicate la bord, în vederea efectuării manevrelor rapide de ridicare a ancorei și de inițiere a unei navigări nocturne neprevăzute. Plecarea spre alte cale mai adăpostite, în direcția contrară vântului, dacă e posibil,

sau într-un port natural, comportă o navigație costieră anevoioasă și riscantă, căci întunericul, luna ascunsă și stelele absente de pe firmament îngreunează vederea. Dacă începe și ploaia, care întotdeauna însoțește vijelia și-i dă conținut și sens, atunci vederea se reduce la minimum. Pentru întărirea ei este nevoie să se navigheze în deplină întunecime, fără nici o lumină la bord, de orice natură ar fi ea. Numai în beznă totală ochiul poate să perceapă contururile coastelor și direcția valurilor mari și mici, care vin de-a valma, împinse de masele puternice de aer, aduse de vijelie. Forța vântului poate să atingă, pe scara Beaufort, valori înalte, până aproape de limita superioară, egală cu gradul 12, și ea creează valurile mari, mișcând munți de apă, a căror putere se măsoară, după o altă scară, fără instrumente, numai în baza unei aprecieri vizuale. Când puterea mării atinge intensitatea maximă, și anume forța 9, furtuna ia proporții catastrofale și provoacă, întotdeauna, daune mari. Dar această dezlanțuire a forțelor naturii este rară, deși nu trebuie uitat că astfel de fenomene meteorologice se petrec în fiecare an, în diverse părți ale Mediteranei și ale celorlalte șapte mări ale lumii (până acum încă nenumite cu precizie). În unii ani sau în ani determinați de ciclul celor unsprezece ani ai petelor solare, aceste uragane sunt mai numeroase. Se știe că la intervale de unsprezece ani, soarele, aflat la 150 000 000 de kilometri depărtare de planeta noastră, emite limbi de foc, din marea căldare atomică de topire a hidrogenului, eliberând cantități enorme de căldură. Limbile de flăcări sunt mai lungi cu câteva milioane de kilometri decât în mod obișnuit și deci mai apropiate de planeta Terra, al cărei bios, atât de sensibil, recepționează aceste mesaje.

Vijelia aduce cu ea și ploaia, care e începutul sfârșitului, adică potolește valurile ca o pânză așternută peste ele, întrucât ploaia și vântul sunt două elemente incompatibile. Vântul aduce cu el ploaia, iar ploaia epuizează vântul. Există vijelii de numai douăzeci de minute, care pot avea însă consecințe importante, și vijelii

de două ore, cu urmări neînsemnate. În anul nașterii sale, în cursul primului voiaj de la Genova la insula Elba și apoi în Corsica, la Bastia și Porto Vecchio, *Drăganul Mărilor* a fost pe punctul de a-și vedea pupa sfărâmată de loviturile valurilor ridicate în port de vijelia de septembrie. Eram ancorați după toate regulile marinărești – pe care căpitanul Boles le aplicase cu sfințenie – cu pupa la chei, într-un port nou, puțin frecventat, unde fundul apei era argilos, *buon tenitore*, cum spun italienii, adică ținea bine ancora, cu excepția nopților cu lună, când orice ancoră cedează. Amarat la cele două băte mari ale cheiului, *Drăganul Mărilor* era în siguranță, așa încât echipajul și invitații s-au dus la culcare, mângâiați de razele lunii, discret intrate prin hublouri. Cina și libațiile binemeritate după o navigație îndelungată, de la Bastia până la Porto Vecchio, de-a lungul coastei aride și fără porturi a Corsicii, au îmbiat la somn și au deschis poarta nesfârșită a visurilor. O *burască* de septembrie s-a ivit pe neașteptate și cu efecte nemaivăzute într-un port. Valurile ridicate la prora erau atât de puternice, încât ancora a cedat și barca s-a mișcat cu prora la 45 de grade, consimțind o împingere a ei spre chei, cu lovituri puternice chiar în oglinda de la pupa. Loviturile i-au trezit pe căpitan, echipajul, pe armator și pe invitați, care au ieșit în pijamale sub ploaia torențială, venită din senin. Marele căpitan Boles, fost ofițer secund pe nave mari, care transportau trunchiurile de tec din Africa și-a pierdut capul, căci partea opusă a bărcii nu fusese pregătită cu „supozitorul“ de biodramină, reprezentând supapa de siguranță, așa cum trebuie făcut înaintea oricărei curse sau a oricărui eveniment deosebit...

Loviturile date cheiului de către *Drăganul Mărilor*, cu toată greutatea sa, riscau să-i perforze pupa sau să-i desprindă întreaga oglindă. Fiind de lemn de acaju, pupa ceda cu ușurință, provocând, la rândul său, ciocniri care puteau să fie fatale. Parabordurile folosite pentru amortizarea loviturilor nu erau soluția cea mai potrivită, căci ele alunecau și nu puteau fi centrate

pe corpul navei în mișcare. Era clar că nu puteam rămâne în această situație, iar căpitanul Boles, plin de spaimă și de furie, striga cu voce răgușită către ceilalți marinari, Francesco, Tonino și Filippo, de la Veneția:

– *Rizzate! Rizzate!*, adică „Ridicați!“; acesta era cuvântul său de ordine. Trageți parâmele la băte, strângeți!

El credea că, apropiind vasul de chei, ar fi putut să evite mișcările periculoase.

Marea era însă în fierbere, căci undele se ridicau și se spargeau de chei, continuând să izbească. Sub ploaia torențială, cu boabe de grindină destul de mari, ordinele sale se pierdeau, fără efect. Era nevoie de o anumită logică și pe aceasta a impus-o armatorul, spunând căpitanului să dea drumul lanțului și să permită, în felul acesta, vasului să acosteze de-a lungul cheiului, cu tot corpul său sprijinit de paraborduri, evitându-se, astfel, loviturile în colțul pupei. Ordinul a fost executat imediat și, normal, vasul s-a lipit de lespezile fasonate ale digului, iar pericolul a dispărut. După ce a fost bine legat la chei, cu prora și pupa fixate, vijelia nu a mai avut consecințe dăunătoare asupra sa. Undele care continuau să izbească iahtul, se loveau de pânțelele său solid, alcătuit din trei straturi de acaju, fixate pe coastele scheletului său de gorun. Odată încheiată operația de salvare, ne-am retras în cabine pentru a ne schimba pijamalele ude, căci apa ne intrase până la oase și temperatura scăzuse brusc.

După douăzeci de minute, vijelia a trecut și a revenit calmul, de parcă nimic nu s-ar fi întâmplat în acea zonă, în acest port nou, atât de puțin folosit în acea epocă, în scopuri mai mult comerciale și mai puțin turistice. Situația s-a schimbat în zilele noastre, ca peste tot în Mediterana, unde ambarcațiile de agrement s-au înmulțit peste măsură, năpădind orice golfuleț și impunând construirea de noi porturi, care au fost realizate în anii '70, în număr impresionant. Pentru facilitarea acestor operații, statul a acordat concesiuni inițiativelor private, fie sportive,

fie cu caracter sportiv, dar care ascundeau un business, cu consecințe favorabile pentru toți: pentru beneficiarii utilizatori ai acestor porturi, pentru întreprinzătorii care au găsit capitalurile necesare și posibilitatea fructificării lor, dar și pentru stat care, după treizeci de ani, intra în stăpânirea porturilor, căci zona terestră maritimă este domeniu public și nu poate fi înstrăinată, ci doar dată în folosință temporară.

Problema porturilor sportive, numite și „de plăcere“, s-a pus în întreaga lume, în toate țările, ale căror hotare sunt scăldate de ape, atât pe țărmurile Mediteranei, cât și în America de Nord, Centrală și de Sud, mai puțin poate în Orient, unde mai există piraterie.

Camping

Gustul vieții petrecute la mare, o vară întreagă, fără a pierde contactul cu biroul milanez al marilor decizii, m-a împins către toate felurile de manifestări sportive, practicate în camping, pe plajele argintii ale Sardiniei.

Stabilimentele ButanGas-ului, la Porto Torres, începuseră să funcționeze, iar prezența mea la fața locului se dovedea absolut necesară. Inaugurarea oficială am proiectat-o spre sfârșitul verii, când urma să invit personalități marcante ale instituțiilor de stat locale, pentru a conferi întreprinderii mele distincție și prestigiu. Vara ne-a oferit, pe lângă soare și mare, posibilitatea stabilirii de noi relații, până la președinția republicii, atunci în mâini sarde.

Moda campingului cu corturi se răspândea, precedând faza camperului, adică a mașinilor mari, amenajate ca niște locuințe, cu mobilă și servicii, ca și pe cea a caravelor trase de automobil și amplasate în locuri potrivite, lângă ape, pe râuri și la munte, în adevărate cantonamente de sport economic, în mijlocul naturii.

Nu voiam să rămân doar în apartamentul cu fațadă spre marea mugindă, zi și noapte, cu toate că această muzică era atât de atrăgătoare și, atunci, am procurat corturi de două și de patru persoane, de tip comun, militar, fixate cu țaruși bine înfipti în pământ și izolate de gânganii, cu o perdea transparentă. Am găsit și două modele de corturi deosebite: unul cu pat ridicat pe picioare, pliabil, deci deasupra terenului, la patruzeci de centimetri,

cu o perdea la intrare, contra muștelor și a țânțarilor anofeli. Acesta a fost folosit, cu precădere, de către comandant și vicecomandant, titluri care, în astfel de cazuri, la mare, se atribuie cu ușurință și sunt utile pentru stabilirea și menținerea ordinii. Al doilea model avea forma unui pătrat cu laturile de doi metri. Două tuburi semicirculare, umflate cu aer, ridicau, încrucișându-se, pânza cortului, și formau un fel de iglu, mai degrabă un iglu lapon, sub formă de cort obișnuit. Spațios, îți îngăduia să stai în picioare la centru și permitea instalarea a două saltele duble, de cauciuc umflat. Am aflat mai târziu că au fost create și saltele umplute cu apă, care se adaptau cortului, susținându-l pe o pernă moale.

Dotările pentru camping nu se limitează la corturi. Este nevoie și de un sistem de gaz pentru gătitul alimentelor, în acest scop fiind creată o serie întreagă de ustensile denumite chiar „camping“. În acest sector a intervenit și ButanGas, producând butelii cu butan, de trei kilograme, cu un reșou cu două focuri.

Alt aspect important era iluminarea cortului și a salonului deschis, creat în fața sa, realizată cu lămpi de gaz, alimentate fie de butelii de două-trei kilograme, fie de butelii speciale, de un kilogram, iar, mai recent, cu lămpi montate pe doze de două sute de grame, care sunt cele mai solicitate. Becul confecționat dintr-un material care nu arde, dar devine incandescent emană o lumină puternică, echivalentă cu cea a unui bec electric de o sută de wați. Fiind prevăzută cu un mâner, această lampă este lesne transportabilă și înlocuiește cu succes vechea lampă de altădată, cu petrol lampant și feștilă.

După cum se vede, gazul butan are un rol important în acest domeniu, ceea ce m-a determinat să rămân în acest sector și să-l verific, în mod concret, direct pe teren.

Pentru utilizarea comodă a tehnicii moderne au fost inventate frigider care se bazează pe fenomenul expansiunii, pe azeotropie. Aceste frigider portabile sunt silențioase, nu au motor și

nici elemente în mișcare, deci sunt de durată. Am ales un brevet al unei firme suedeze și astfel ne-am dotat cu un mic frigider, instalat sub acoperișul arborilor, deveniți o platformă deasupra tufișurilor și a corturilor noastre.

Primul camping l-am organizat pe plaja splendidă de la Porto Torres, zonă industrială ce se întinde până la lacul de apă dulce numit Pilo, cu trestii și șovar, de unde puteam lua apă pentru a ne spăla pe față și pentru a spăla și vasele, căci nu voiam să rămânem în faza Evului Mediu, când se mânca fără farfurii și fără tacâmuri.

Pregătirea celor necesare și transportul instalațiilor și al alimentelor nu ne-au creat mari probleme, căci am folosit barca *Tino* pentru a străbate cei zece kilometri care ne despărteau de apartamentul din stabiliment, cu camere și paturi confortabile, la care am renunțat pentru a trăi emoțiile vieții în mijlocul naturii.

Printre invitați l-am avut, în primul rând, pe prietenul Giorgio Ignat, care avea camera lui rezervată, la stabiliment. Ignazietto era nelipsit. Sub comanda Teresei, aveam o fată zvăpăiată și plină, pe nume Angela, cu păr roșu și pistrii pe față, explozivă în manifestările ei exterioare, care întotdeauna produceau ilaritate și voie bună. Trebuia să ne urmeze și Annamaria Monti, dar aceasta, cum își găsisese un admirator în târg, cu care voia să iasă seara la plimbare, cu toate interdicțiile comandantului, s-a angajat să revină mai târziu, ceea ce a și făcut, mergând pe plajă kilometri întregi, în plimbări folositoare pentru menținerea siluetei sale, în curs de amplificare.

Plimbarea de seară i-a fost interzisă Angelei, sub amenințarea unei autopedepse: căderea în *pozzo nero*, (adică în hazna). N-a ascultat și, într-o seară, s-a învățit pe lângă poarta de intrare în stabiliment a camioanelor. Acolo exista un puț necoperit și, parcă întru împlinirea prevederilor, a căzut înăuntru, parfumându-se pentru o săptămână, cu toți hectolitrii de apă

prin care a trecut și cu toți litrii de parfum utilizat, cu un mare avantaj de atunci înainte: a devenit ascultătoare și respectuoasă față de comandant, după hazlia întâmplare.

Seara, în corturi, eram apărați de perdele contra fânțarilor, iar de pericolul oamenilor răi și de eventuala mânie a cerului ne apărau rugăciunile bunului părinte Ignat, sub a cărei protecție se afla campingul. Toaleta de dimineață începea cu o baie în mare, tonifiantă sau în apa dulce a lacului cu stuf, Pilo, unde se adunau izvoarele unui râșor care, în Sardinia, lua repede numele de *rio Mannu*. Pescuitul îl făceam cu undița de adâncime, cu plumb și multe cârlige, dar fără baston, precum și cu o altă undiță, specială, alcătuită dintr-o sfoară lungă de o sută de metri, cu cârlige la fiecare doi metri, încărcate cu nade potrivite, din bucațele de pești mici.

Eu mă îndeletniceam cu pescuitul submarin, printre micile scorburi de piatră și plăci rupte de ardezie. Cu acest prilej, am învățat și numele multor pești de mare, necunoscuți mie.

Baza alimentației erau bucatele aduse de acasă, inclusiv cârnații pentru *peperonata*, făcută din ardei roșii și niște cartofi acoperiți cu felii de cârnați, care furnizau și grăsimea necesară la fiertul înăbușit. Mâncarea trebuia mereu amestecată, spre a nu se prinde de fundul cratiței, luată cu asalt din toate părțile de flăcările vreascurilor care alimentau focul sacru al campingului.

O altă expediție, dincolo de Castelsardo, în fața insulei Rosa, a fost făcută cu mai mare alai, deoarece am mers până acolo, cu mașina Fiat și cu un cărucior pe două roți, cu remorcă, în care am transportat toate materialele, inclusiv frigiderul și, colac peste pupază, câinele care le apăra, pe nume *Drago*, de culoare galbuie, adus din Sicilia de mama Cornelia și având străvechi origini egiptene, după asemuirea cu sculpturile și picturile din monumentele faraonilor. Era protejatul și protectorul Teresei. Pentru instalare, am luat cu noi și un muncitor care, după aceea,

s-a întors la lucru, la depozit, și a comunicat unde ne găseam, căci radiotelefon, ca să putem fi reperați la nevoie, nu aveam.

Am găsit o plajă dincolo de care se afla o pajiște străbătută de un pâraiaș și flancată de un șir de chiparoși și de tufe de tuia. Chiparoșii își întindeau ramurile către mare, iar acestea se împleteau între ele, formând un acoperiș care ne-a protejat de soarele amiezii și de roua serii.

Am instalat corturile, dar pe cele cu patru suluri de susținere, umflate cu aer, le-am găsit căzute, spre dimineață. Miriam Amadei, fina noastră, nu a fost în măsură să ne explice înmuierea sulurilor. În alt cort era instalat Ignazietto, împreună cu un alt invitat, Tavazzi, și cu directorul stabilimentului de stors semințe și de fabricare a uleiului, Gaslini, care a adus, ca omagiu, comandantului expediției, niște găini și un cocoș, care au fost lăsați în libertate să bea apă din pâraiaș, dar nu s-au depărtat de cătunul care luase ființă. O problemă deosebită s-a creat când au trebuit să fie sacrificate orătăniile, pentru meniul zilei. Ca să le prindem, am fost nevoiți să recurgem la puștile submarine, de sugrumarea lor ocupându-se specialistul în sucirea gâtului, domnul Tavazzi.

Stabilisem acest camping în fața Insulei Roșii, căci informațiile primite arătau că locul era plin de pești, care așteptau să fie prinși, îndeosebi niște chefali mari și gustoși, de stâncă. Aceștia se deosebeau de cei din porturi, care prindeau miros și gust de petrol.

A doua zi dimineață, după inspectarea corturilor și reinstalarea cortului special, cu suluri susținătoare, comandantul s-a grăbit să intre în apele mării și a înotat până la Insula Roșie, pe care a explorat-o, în lung și-n lat, cu satisfacție. Nu a fost vorba de o explorare arheologică, rocile fiind roșii din cauza granitului, dar și a unor roci sedimentare care conțineau fier și, ca atare, oxid de fier, numit de vulg rugină. Satisfacția i-au dat-o rezultatele pescuitului, căci a reușit să vâneze, între roci, niște chefali, de

dimensiuni apreciabile, de peste un kilogram greutate. Unii aveau buzele îngroșate, după chipul mrenelor din apele dulci, pescuite în copilărie. Mare a fost bucuria întoarcerii, ca și admirația supușilor din cătun, care s-au apucat să curețe peștii imediat după ce au fost fotografiați și mășurați, în fel și chip, în lungime și greutate, până când au ajuns să fie așezați pe marele grătar încins în acest scop.

Experiența de la Insula Roșie a rămas o amintire trecută în istoria aventurilor mele pescărești. Din păcate, nu s-a mai repetat, iar amintirea ei s-a estompat ca un punct de lumină siderală.

Am făcut pescuit sub apă și cu prilejul multor alte incursiuni zilnice cu mașina, în zonele de dincolo de iezerul Pilo, în direcția Stintino, în locul unde erau montate în permanență năvoadele-capcană pentru prinderea tonilor și unde, la zile fixe, se făcea *mattanza*, despre care am mai vorbit.

În împrejurimi erau straturi de argilă întărită, iar în crăpăturile lor se ascundeau pești de tot felul: *dentici*, calcani, sparosii, teleosteenii, murene, peștii Sfântului Petru și sole, în zonele acoperite cu nisip, precum și atâtea alte specii de pești din Mediterana, despre care există o carte bine documentată, în care denumirile peștilor, însoțite de desene, sunt redată în diferite limbi și dialecte. Limba română este văduvită de multe denumiri de pești, care nu trăiesc în Marea Neagră.

Ca orice formă de viață a biosului terestru, peștii nu sunt lipsiți de inteligență, ba dimpotrivă, au sclipiri de intuiție și de gândire, care merită admirație. Creierul lor este în continuă evoluție. Ei au învățat să calculeze distanța până unde ajunge bătaia puștii submarine. Adesea s-a întâmplat să angajeze un fel de coride submarine, cu peștele care căuta să atace. Mi-a fost dat să întâlnesc un sparos, de aproape trei sferturi de kilogram, de toată frumusețea, îmbrăcat în piele cu solzi argintii, de culoare mai închisă pe spate și mai deschisă spre pânțele, cu cele două dungi verticale negre, caracteristice, la cap și la coadă.

Mă lăsa să cred că-l pot ajunge, iar apoi fugea cu viteza unei săgeți, privindu-mă cu ochii săi mari, inteligenți. A durat aproape un sfert de oră jocul sau corida, până când, obosit sau plictisit, sparosul și-a găsit o ascunzătoare sigură, după impresia sa, într-o crăpătură, în care a intrat pe dedesubt, rămânând liniștit în cetatea de sub apă. L-am căutat fără a mai da de el. Când eram pe punctul de a mă îndepărta, l-am zărit de la suprafața apei, la verticală, între stânci, sub pânțele mele și, după ce l-am admirat pentru iscusința cu care se ascunsese, precum și pentru modul abil în care se jucase cu mine și mă păcălise, m-am găsit în situația de a-l lua prin surprindere și am avut un moment de cumpănă, întrebându-mă dacă să nu-l las, în cele din urmă, liber, să trăiască. Fulgerător mi-a trecut prin minte ultima coridă văzută în Mexic, unde taurul a răspuns cu o înduioșătoare blândețe mișcărilor toreadorului, punându-se în genunchi, când toreadorul îngenunchia, și evitând astfel banderile și aripa roșie ce-i flutura dinaintea ochilor, încât publicul a cerut pentru el *indulto*, adică iertare, spre a nu fi ucis, ci lăsat în viață, să procreeze alte exemplare asemănătoare. Dar eu doream să prind peștele și să-l iau în mână, să-l privesc în ochi. Nu-mi rămânea altă alternativă decât să-l străpung de sus, între roci, cu tridentul întors, spre a nu se împiedica de rocă și, pe neașteptate, am tras, cu părere de rău, l-am lovit, l-am scos din apă, l-am mângâiat și din ochii lui mari și sclipitori (desigur și inteligenți, totuși cu o inteligență limitată) mi se părea că iradiază o mare tristețe. Nu prevăzuse pericolul care plana deasupra, cu ochii săi laterali neputând să privească în sus, unde i se pregătea săgeata mortală.

M-am simțit dojenit, în timp ce peștele își dădea sufletul, ajutat de o lovitură de grație, spre a-i scurta suferințele. După ce s-a transformat în aliment (căci *mors tua, vita mea*), i-am păstrat scheletul multă vreme, sub cristalul cu casete ale mesei din sufragerie.

Am rămas impresionat, de asemenea, când pescuiam din barcă și, pentru a desprinde cârligul înghițit până în stomac de un sparos, am fost nevoit să tai pânțelele acestuia. Mi-a rămas în palmele cu apă sărată inima lui, care a continuat să pulseze încă cinci minute, ca o dovadă a puterii vieții și a inimii care o întreține.

Cuprins

1. În descoperirea lumii	5
2. Naufragiul	11
3. Sardinia aspră	90
4. Nava butanieră <i>Cornelia</i>	97
5. La Stintino	114
6. O barcă venețiană în Sardinia	128
7. Porto Torres, oameni și moravuri	137
8. Zonele subdezvoltate	147
9. Chemarea mării	158
10. Navigator și constructor	177
11. Târgurile și folclorul sard	194
12. Antichități	210
13. Peregrinări și documentare	229
14. Cinești, aspiranți navigatori	238
15. <i>Drago dei Mari</i>	246
16. Aniversarea	253
17. Marea fără iaht	261
18. Frumusețea și puterea mării	266
19. O vijelie de septembrie în Corsica	270
20. Camping	275

Josif Constantin Drăgan

Prin Europa



Josif Constantin Drăgan
UITAREA ESTE, ÎN FOND,
O TRĂDARE



Josif Constantin Drăgan
ÎN DRUM SPRE ROMA



Josif Constantin Drăgan
EUROPA PHOENIX



Josif Constantin Drăgan
ÎN LUMEA PETROLULUI



Josif Constantin Drăgan
MEDITERANA,
VRAJĂ ȘI PRIMEJDIE

biblioteca rao

De la clasici la contemporani, într-o formulă grafică nouă, cei mai reprezentativi autori pentru

biblioteca dumneavoastră

Madeleine Albright Grigore Arbore	DOAMNA SECRETAR DE STAT LIBERTATEA FĂRĂ DEMOCRAȚIE ȘI „GLONȚUL DE AUR“	André Malraux	CONDIȚIA UMANĂ ◆ CUCERITORII/CALEA REGALĂ
Dan Brown	ÎNGERI ȘI DEMONI ◆ CODUL LUI DA VINCI ◆ FORTAREAȚA DIGITALA	Thomas Mann	DOCTOR FAUSTUS ◆ MUNTELE VRĂJIT ◆ POVESTIRI ◆ MĂRTURISIRILE ESCROCULUI FELIX KRULL ◆ LOTTE LA WEIMAR
Albert Camus	STRĂINUL / CIUMA / CĂDEREA / EXILUL ȘI ÎMPĂRĂȚIA ◆ FAȚA ȘI REVERSUL / NUNTA / MITUL LUI SISIF / OMUL REVOLTAT / VARA ◆ CARNETE ◆ TEATRU ◆ PRIMUL OM	G. García Márquez	UN VEAC DE SINGURĂTATE ◆ TOAMNA PATRIARHULUI ◆ DOUĂSPREZECE POVESTIRI CĂLĂTOARE ◆ DESPRE DRAGOSTE ȘI ALȚI DEMONI ◆ INCREDIBILA ȘI TRISTA POVESTE A CANDIDEI ERÉNDIRA ȘI A BUNICII SALE FĂRĂ SUFLET ◆ DRAGOSTEA ÎN VREMEA HOLEREI ◆ AVENTURA LUI MIGUEL LITTÍN, CLANDESTIN ÎN CHILE ◆ A TRĂI PENTRU A-ȚI POVESTI VIAȚA ◆ POVESTEA TÎRFELOR MELE TRISTE ◆ GENERALUL ÎN LABIRINTUL SAU DECLINUL SAU APOTEOZA PUTERII?
John Le Carré Eugen Ovidiu Chirovici Bill Clinton Hillary Rodham Clinton Robin Cook Clive Cussler Charles Dickens Denis Diderot William Faulkner Joseph Finder Colin Forbes	PRIETENIE ABSOLUTĂ MISTERELE ISTORIEI VIAȚA MEA ISTORIE TRAITĂ RISC ASUMAT AURUL INCAȘILOR DAVID COPPERFIELD (2 vol.) NEPOTUL LUI RAMEAU CĂTUNUL PUTERI EXCEPȚIONALE CATACLISMUL ◆ RINOCERUL ◆ PE MUCHIE DE CUȚIT ◆ CONSPIRAȚIA	Virgil Măgureanu Ilie Năstase Regina Noor Christopher Paolini L. Picknett & C. Prince Mario Puzo Ernesto Sábato Antoine de Saint-Exupéry Jean-Paul Sartre John Saul	MR NĂSTASE CALEA SPRE CREDINȚĂ ERAGON MISTERUL TEMPLIERILOR ◆ CONSPIRAȚIA STARGATE OMERTA ESEURI (vol. 1) CITADELA TEATRU ◆ GREAȚA/CUVINTELE PREZENȚA ◆ MÎNA DREAPTĂ A DIAVOLULUI ◆ CASA DE LA RÂSCRUCE TRILOGIA ȚĂRĂNEASCĂ ◆ CIOCOII NOI CU BODYGUARD GENERALUL REVOLUȚIEI CU PICIORUL ÎN GHIPS ȘOARECI ȘI OAMENI ROȘU ȘI NEGRU ◆ MĂNĂSTIREA DIN PARMA ISTORIA LOVITURILOR DE STAT ÎN ROMÂNIA (vol. I, II, III și IV[1]) ◆ PATIMILE SFÎNTULUI TOMMASO D'AQUINO ◆ INTERVIURI DESPRE REVOLUȚIE ROVERANDOM CAZACII ȘI ALTE POVESTIRI ◆ SONATA KREUTZER ȘI ALTE POVESTIRI FRANCMASONERIA PE ÎNȚELESUL ADEPȚILOR SĂI FETIȚA CELEI DE A ȘASEA LUNI ◆ NINA ȘI MISTERUL NOTEI A OPTA
Frederick Forsyth André Gide	RĂZBUNĂTORUL FRUCTELE PĂMÎNTULUI ◆ FALSIFICATORII DE BANI / PORUMBELUL ULTIMUL JURAT ◆ UN ALTFEL DE CRĂCIUN ◆ CAMPIONUL DIN ARKANSAS ◆ MAESTRUL ◆ MOȘTENITORII CONDAMNAT LA ADEVĂR JOCUL CU MĂRGELE DE STICLĂ ◆ NARCIS ȘI GURĂ-DE-AUR ◆ LUPUL DE STEPĂ ◆ SIDDHARTA / CĂLĂTORIA SPRE SOARE-RĂSARE ◆ KNULP. DEMIAN ◆ CELE MAI FRUMOASE POVESTIRI DOUĂSPREZECE SCAUNE ◆ VIȚELUL DE AUR	Dinu Săraru Dinu Săraru & Victor Stănculescu John Steinbeck Stendhal Alex Mihai Stoenescu	
John Grisham	JURNAL ◆ CASTELUL RĂZBOIUL SFÎRȘITULUI LUMII ◆ CONVERSAȚIE LA CATEDRALA	J.R.R. Tolkien L.N. Tolstoi	
V.D. Gușă de Drăgan Hermann Hesse		Oswald Wirth Moony Witcher	
Ilf și Petrov			
Franz Kafka Mario Vargass Llosa			